KLAGENFURT
AM WÖRTHERSEE

STEK 26

Stadtentwicklungskonzept 2026

Grundlage für die planmäßige Gestaltung und Entwicklung des gesamten Gemeindegebietes der Landeshauptstadt Klagenfurt am Wörthersee

Gemeindekennzahl: 20101



Gemeinderatsbeschluss: 13.10.2026
Mag. Zl.: PL-34/495/2026





VERORDNUNG

des Gemeinderates der Landeshauptstadt Klagenfurt am Wörthersee

vom 13.10.2026, Mag. Zl. PL-34/495/2026

mit der das örtliche Entwicklungskonzept (Stadtentwicklungskonzept 2026) erlassen wird

Auf Grund des § 9 Abs. 1 Kärntner Raumordnungsgesetz 2021 – K-ROG 2021,
LGBl. Nr. 59/2021 idF 11/2026, wird verordnet:

§ 1
Geltungsbereich und Inhalt

(1) Diese Verordnung gilt für den gesamten Aufgabenbereich des örtlichen Entwicklungskonzeptes (Stadtentwicklungskonzept) als Grundlage für die planmäßige Gestaltung und Entwicklung des Gemeindegebietes der Landeshauptstadt Klagenfurt am Wörthersee.

(2) Integrierte Bestandteile dieser Verordnung bilden die in

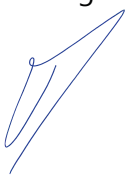
- Anlage 1 gelisteten textlichen Ausführungen über die Ziele und Maßnahmen;
- Anlage 2 grafisch dargestellte Funktionale Gliederung über das hierarchisch geordnete Siedlungssystem;
- Anlage 3 grafisch dargestellten Festlegungen der Entwicklungsziele im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde sowie über die sonstigen Ersichtlichmachungen und Festlegungen anderer Planungsträger (Entwicklungsplan im Maßstab 1:10.000).

§ 2
Inkrafttreten

Die Verordnung tritt mit Ablauf des Tages der Kundmachung im elektronischen Amtsblatt in Kraft.

Für den Bürgermeister:

Der 1. Vizebürgermeister:



Ronald Rabitsch

Anlage 1 - Ziele und Maßnahmen

Grundsätze

Bei der Verfolgung der räumlichen Entwicklungsziele im örtlichen Entwicklungskonzept (Stadtentwicklungskonzept 2026) der Landeshauptstadt Klagenfurt am Wörthersee sind zu den Vorgaben des § 2 K-ROG 2021 ergänzende Grundsätze zu beachten:

- **Integriertes Planungsverständnis: Umsetzung einer umfassenden Planungskultur unter Einbeziehung möglichst aller Beteiligten und Betroffenen**

- **Einfordern hoher städtebaulicher Qualitäten und Standards zur Aufwertung des Gesamtraumes**

- **Qualifizierte Standortentwicklung (Wirtschaftsstandort- und Quartiersentwicklung) mit hoher Funktion und öffentlichem Nutzen**

- **Ausrichtung der Entwicklungsschwerpunkte an leistungsstarken Mobilitätspunkten des öffentlichen Verkehrs**

- **Aktive Bodenpolitik: Flächenvorsorge und Flächenmanagement nach bedarfsgerechten und sozialverträglichen Kriterien (Vermeidung jeglicher Bodenspekulation)**

- **Aufbau resilienter Strukturen, insbesondere im Hinblick auf Klimawandelanpassung und Energieeffizienz**

- **Konsequente Grün- und Freiraumentwicklung als menschliches Grundbedürfnis (Lebensqualität) und als räumlicher Ausgleich (Beschränkung der Flächeninanspruchnahme und Versiegelung)**

1. Leitziele

Ziele und Maßnahmen

Folgende Ziele und Maßnahmen der örtlichen Raumplanung werden im Stadtentwicklungskonzept 2026 der Landeshauptstadt Klagenfurt am Wörthersee festgelegt:

- **"Das Zentrum im Süden"**
  Verstärkte Positionierung im Alpen-Adria-Raum als hochwertiger Standort für Wirtschaft, Bildung, Wissenschaft, Tourismus, Kultur und Gesundheit

- **"Die durchgrünte Stadt"**
  Sicherung und Entwicklung des naturräumlichen Stadt- und Landschaftsbildes, dessen ökologische Funktionsfähigkeit und Wirkungen auf Klima, Ressourcen und Energie (Smart City Klimastrategie)

- **"Ein lebenswerter Ort"**
  Erhalt und Stärkung der Versorgungsstrukturen (Zugang zu Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs, Bildung, Gesundheit, Betreuung, Mobilität, Freizeit, Sport, Erholung, Kultur und Wohnraum), Aufwertung und Belebung der Innenstadt sowie der Stadtteil- und Ortszentren, Schaffung eines Umfeldes mit Identität, starkem sozialen Zusammenhalt und fairem Miteinander

- **"Zukunftsfähig im Wettbewerb"**
  Weiterer Ausbau der Standortfaktoren für wirtschaftliche Tätigkeiten (verkehrliche und technische Infrastrukturen, Imagebildung, Vernetzung und Kooperation, qualifizierte Standortentwicklung und Flächenmanagement, Bindung von Fachkräften und jungen Personengruppen)

2. Sachbezogene Ziele

Funktionen

Ziel 2.1 Wahrnehmung der Funktion als Oberzentrum (Landeshauptstadt) sowie der Versorgungsfunktion für den gehobenen und spezialisierten Bedarf (Bildung, Kultur, Gesundheit)

Maßnahmen:

- Entwicklung von Stadtteilen, Standorten und Ortschaften nach ihren zugedachten Funktionen (Versorgung, Wohnen, Gewerbe) gemäß Funktionaler Gliederung (Anlage 2)
- Stärkung des Stadtzentrums durch gezielte Ansiedlung zentralörtlicher Funktionen (Versorgungsfunktionen des gehobenen und spezialisierten Bedarfs, bedeutende Einrichtungen und Institutionen der Bildung, Kultur und Verwaltung)
- Sicherstellung möglichst flächendeckenden Versorgung im Stadtgebiet mit Gütern und Dienstleistungen des Grundbedarfs (Nahversorgung, elementare Bildungs- und Betreuungseinrichtungen, ÖV-Anbindung)

Ziel 2.2 Entwicklung zum primären Wirtschaftszentrum des Südens

Maßnahmen:

- Konzentration von Betrieben und Einrichtungen der Wirtschaft auf die primären Eignungsstandorte (Stadtzentrum - Universität/ Lakeside Park - Gewerbestandort Ost) gemäß funktionaler Gliederung (Anlage 2)
- Fokus auf neue Technologien und produzierendes Gewerbe (Handwerk)
- Ausbau und Weiterentwicklung überregional bedeutender Einrichtungen (Wirtschaft, Wissenschaft, Bildung, Handel, Kultur, Messe, Sport, Tourismus)
- Bereitstellung hochrangiger Infrastruktur und Ausstattungen für die Eignungsstandorte der Wirtschaft
- Gezielte Impulssetzungen (Leuchtturmprojekte) zur Stärkung des Standortes, des weiteren Umlandes und der Region
- Klare strategische Ausrichtung zur angestrebten wirtschaftlichen Gesamtentwicklung (Positive Wahrnehmung von außen)
- Intensivierung von Kooperationen (International, regional, lokal, interkommunal)

Natur und Umwelt

Ziel 2.3 Schutz der natürlichen Ressourcen und der freien Landschaft

Maßnahmen:

- Erhaltung der Schutzgebiete im Sinne der Schutzgebietsziele
- Besonders sorgsamer Umgang mit naturschutzrechtlich geschützten und ökologisch sensiblen Gebieten (Moor- und Feuchtflächen)
- Qualitativer und quantitativer Schutz des Grundwassers
- Freihalten der offenen Landschaft und wichtiger Grünverbindungen
- Vermeidung störender Elemente im Landschaftsbild
- Besonderer Schutz der Seeuferzonen und Flusslandschaften
- Durchgrünung der Siedlungsgebiete und Beschränkung der Versiegelung auf das notwendigste Maß (Verbindliche Vorgaben durch die Bebauungsplanung und im Bauverfahren)

Ziel 2.4 Schutz vor Naturgefahren

Maßnahmen:

- Enge Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und Gefahrenzonenplanung (Gefahrenzonen sind grundsätzlich von Bebauung freizuhalten. Entlang von Gewässern ist ein ausreichender Schutzstreifen vorzusehen)
- Entschärfung der Abflusssituation von Oberflächenwässer bei Starkregenereignissen durch die Sicherung natürlicher Versickerungsflächen bzw. durch die Bereitstellung ausreichender Retentionsräume
- Umsetzung von Gewässerrenaturierungen, Flächen für Wiedervernässungen und Hochwasserschutzprojekten zur Verringerung des Hochwasserrisikos
- Anpassung der Siedlungsgebiete an den Klimawandel, insbesondere durch grüne (Bepflanzung) und blaue (Wasserflächen) Infrastruktur

Siedlungswesen

Ziel 2.5 Kompakte, gut ausgestattete Siedlungen

Maßnahmen:

- Lenkung der Siedlungstätigkeit auf die festgelegten Siedungsschwerpunkte, vorrangig in integrierten Lagen, die bereits eine gute infrastrukturelle Ausstattung vorweisen (Nahversorgung, elementare Bildungs- und Betreuungs-einrichtungen, ÖV-Anbindung)
- Forcierung verdichteter Bebauungsformen nach Maßgabe der umgebenden baulichen Prägung, Nachverdichtung bzw. Nachnutzung im Bestand (Flächen- und Gebäuderecycling)
- Bereitstellung von leistbaren, bedarfsgerechten Wohnformen (junge Personen, in Ausbildung befindliche Personen, Familien, Alleinerziehende, ältere Generation und Menschen mit Behinderung oder eingeschränkter Teilhabe am gesellschaftlichen Leben)
- Geordnete Erschließungs- und Bebauungsstrukturen mit hohen städtebaulichen Qualitäten und Standards (Bebauungsplanung, Konzepte, Wettbewerbe)
- Erhalt, Adaptierung oder Verbesserung der infrastrukturellen Ausstattung der Siedlungsgebiete entsprechend der abschätzbaren Bedarfe
- Vermeidung von Nutzungskonflikten durch Entflechtung divergierender Nutzungen (Gewerbe, Wohnen, Verkehr) oder durch konkrete Zuordnung oder Ausschluss von Nutzungen (Bebauungsplanung)

Ziel 2.6 Attraktive Zentren und Ortskerne

Maßnahmen:

- Erhalt und Aufwertung innerörtlicher Bausubstanz durch gezielte Stärkung der Funktion (Forcierung zentrenrelevanter Nutzungen, urbaner Mischnutzungen, innerstädtisches Wohnen)
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum (Gestaltung entsprechend der zugedachten Funktion)
- Anpassung des innerörtlichen Wegenetzes an die Bedarfe des Umweltverbundes (Fuß-, Rad-, ÖV-Verkehr)
- Schaffung von Erlebnisräumen und gestalteten Straßen- und Platzabfolgen mit zugedachten Leitfunktionen (Marktplatz, Repräsentationsplatz, Sakralplatz, Ruheort)
- Bei neuen Bauführungen: Bedachtnahme auf die historischen Gegebenheiten und den baukulturell wertvollen Bestand sowie auf den Erhalt von baulichen Ensembles

Wirtschafts- und Arbeitsleben

Ziel 2.7 Stärkung der gewerblichen Wirtschaft

Maßnahmen:

- Entwicklung von Eignungsstandorten für folgende wirtschaftlichen Hauptfunktionen gemäß Funktionaler Gliederung (Anlage 2):
  (1) Zentrum, Subzentren und Kernfunktionsachsen primär für die zentralörtliche Funktion, Handel und Dienstleistung,
  (2) Westliches Stadtgebiet primär für Bildung, Technologie, Forschung und Entwicklung
  (3) Östliches Stadtgebiet primär für produzierendes Gewerbe, Ver- und Entsorgung
- Qualifizierte Standortentwicklung (gute Infrastrukturausstattung, geschärftes Profil, überregionale Ausrichtung)
- Betriebsansiedlungen mit Arbeitsplätzen
- Stärkung bestehender Branchenstrukturen und lokaler Potenziale
- Transformation stadtnaher Gewerbe- und Industrieflächen zugunsten der urbanen Mischnutzung

Ziel 2.8 Stärkung von Handel und Dienstleistung

Maßnahmen:

- Stärkung der regionalen und überregionalen Versorgungsfunktion mit umfassendem Branchenmix, vorrangig auf den Zentrumsbereich konzentriert
- Behutsame Weiterentwicklung von Handelsflächen (Anpassung und Umstrukturierung von Überhängen an Verkaufsflächen)
- Neue Standortausweisungen von Nahversorgungseinrichtungen nur in integrierten Lagen, deren zu versorgende Einzugsbereiche über Fuß- und Radwege ausreichend angebunden sind (keine ausschließlich auf den Autoverkehr ausgerichteten Standorte)
- Konzentration und Entwicklung von Dienstleitungsstandorten vorrangig im Zentrumsbereich (Gesundheits- und Sozialcluster Klinikum)

Wirtschafts- und Arbeitsleben

Ziel 2.9 Stärkung Tourismus

Maßnahmen:

- Fokussierung des touristischen Angebotes auf die historischen, baukulturellen und naturräumlichen Potenziale (Mittelalter- und Renaissancestadt, Lendkanal-Wörthersee)
- Spannende vielfältige Innenstadt zur Stärkung des Städtetourismus (Inszenierung interessanter Orte, touristisch ausgerichtete Freizeit- und Kultureinrichtungen, Setzung von Themenschwerpunkten, Kongresse, Veranstaltungen)
- Gezielte Ansiedlung bzw. Bereitstellung reisespezifischer Bedarfe (Gastronomie, Unterkünfte, Handel und Dienstleistung)
- Weiterentwicklung des traditionellen Erholungs-, Freizeit- und Sportangebotes Wörthersee Ostbucht
- Touristische Inwertsetzung der übrigen Naherholungs- und Freizeitangebote in Stadt und Umland, insbesondere für die lokale Bevölkerung und Tagesausflügler
- Angebote für einen nachhaltigen Tourismus (Anreise per Bahn/ Koralmbahn, Radtourismus)

Soziales und Miteinander

Ziel 2.10 Gestaltung eines lebenswerten Umfeldes

Maßnahmen:

- Entwicklung der Siedlungsgebiete und Wohnquartiere entsprechend der vorherrschenden Bevölkerungsstrukturen und sozialen Bedarfe (Anpassung der öffentlichen Räume und gemeindlichen Einrichtungen für die alternde Bevölkerung, Migration, Inklusion u.ä.)
- Berücksichtigung von Megatrends und neuen Lebensmodellen im Planungswesen:
  (1) ökologie- und gesundheitsbewusst,
  (2) individuell, gemeinschafts- und mitsprachewillig,
  (3) vielfältig, innovativ und flexibel,
  (4) mobil, informiert und vernetzt,
  (5) ressourcenschonend und stabilisierungsorientiert
- Transparenz, Verantwortung und Wirtschaftlichkeit als Grundprinzipien in der Entscheidungsfindung
- Schaffung einer Atmosphäre des offenen, freundlichen Miteinanders und der gegenseitigen Wertschätzung

Verkehr und Mobilität

Ziel 2.11 Stärkung der Verkehre des Umweltverbundes

Maßnahmen:

- Umsetzung und Weiterführung bereits ausgearbeiteter Konzepte (Mobilitätskonzept Klagenfurt 2035 mit Schwerpunkt ÖPNV, Sustainable Urban Mobility Plan - SUMP, Sustainable Urban Logistics Plan - SULP, Masterplan Radfahren, Masterplan Gehen u.a.)
- Verbesserung der Erreichbarkeit durch Fuß- und Radwege; Vorrang des Fuß- und Radverkehrs entgegen autogerechter Planung
- Eindämmung des motorisierten Individualverkehrs im urbanen Gebiet; Anreize im ländlichen Gebiet für den Umstieg auf alternative Verkehrsarten (Carsharing, Mikro-ÖV, Radschnellwege)
- Anpassung des Straßennetzes (Reduzierung überdimensionierter Verkehrsflächen, Bevorzugung der Verkehre des Umweltverbundes, klimaangepasste Ausgestaltung, Maßnahmen zur Senkung von Emissionen und Steigerung der Verkehrssicherheit)

Energie

Ziel 2.12 Bereit für die Energiewende

Maßnahmen:

- Umsetzung der bereits vorliegenden Strategien zum Klimaschutz in der jeweils gültigen Fassung (Smart City Klimastrategie, e5-Programm u.a.)
- Weiterer Ausbau des Fernwärmenetzes und Aufbau eines Fernkältenetzes
- Reduktion des Energiebedarfs durch Sanierung von Bestandsgebäuden
- Prüfung der Standorteignung für Freiflächen-Photovoltaikanlagen im Einzelfall auf Basis der Kärntner Photovoltaikanlagen-Verordnung unter besonderer Berücksichtigung der Schutzwürdigkeit des Orts- und Landschaftsbildes (Ortsbildschutzzone), schwerpunktmäßig Nutzung von vorbelasteten Freiflächen und Dachflächen
- Prüfung der Standorteignung für netzdienliche Großbatteriespeicher

3. Teilraumbezogene Ziele

Für konkrete Teile des Gemeindegebietes (Planungsräume) werden folgende textliche Zielsetzungen festgelegt:

3.1 Planungsraum Innenstadt

Zielsetzungen:

- Konzentration der zentralörtlichen Funktion (Leitbild: Die Innenstadt als primärer Standort für Handel, Dienstleistung, Verwaltung, Gesundheit, Tourismus, Kultur und Kreativwirtschaft sowie in jeweiliger Ergänzung mit urbanen Wohnen)
- Inwertsetzung und Bewusstsein über die prägenden Identitätsmerkmale (mittelalterlicher Kern, planmäßig angelegte Renaissancestadt samt einem umschließenden Gründerzeit-Ensemble)
- Erarbeitung eines integrierten Innenstadtkonzeptes als langfristige Grundlage für die Innenstadtentwicklung
- Erhalt innerstädtischer Parks, Grünräume, Alleen und prägender Einzelbäume
- Schaffung punktueller Grüninseln und verkehrsberhigter Ruhezonen
- Verbesserung der Situation für die Verkehre des Umweltverbundes

Textliche Erläuterungen zum Planungsraum Innenstadt im Entwicklungsplan (Anlage 3):

Positionsnummer 2

Urbane Potenziale: Umstrukturierung/Entwicklung neuer innerstädtischer Quartiere. Funktionale und räumliche Verknüpfung mit der Innenstadt. Schaffung urbaner Mischnutzungen und städtischer baulicher Dichten. Die Erstellung eines Masterplans bzw. städtebaulichen Konzeptes unter Einbeziehung der weiteren Umgebung wird empfohlen.

Positionsnummer 3

Kapuzinerkloster: Widmungsabtausch bzw. Widmungskorrektur für das studentische Wohnprojekt Kapuzinerkloster.

Positionsnummer 4

Bahnhofsviertel: Das Umfeld des Hauptbahnhofes unterliegt einem Umstrukturierungsprozess. Im Rahmen einer Quartiersentwicklung wird die Erarbeitung eines städtebaulichen Gesamtkonzeptes empfohlen. Insbesondere für den Bereich des Busbahnhofes sind Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raumes, insbesondere zur Flächenentsiegelung, zu treffen.

3.2 Planungsraum Nordost (Annabichl)

Zielsetzungen:

- Behutsame Weiterentwicklung des Stadtteilzentrums und der Versorgungsfunktion entlang der Kernfunktionsachse (St. Veiter Straße)
- Sicherung der Flughafenfunktion; Behutsame Integration von nicht-betriebsnotwendigen Flughafen-flächen in die angrenzenden Siedlungsbereiche
- Arrondierung bzw. abschließende Entwicklung der bestehenden Gewerbestandorte
- Wohn- und dörfliche Mischfunktion in den Dörfern und Streulagen außerhalb des Hauptsiedlungskörpers
- Schutz der Naturräume, der Grünverbindungen, der offenen Kulturlandschaft, der Wälder und Berge
- Verbesserung der Anbindung peripherer Siedlungsbereiche an den Hauptsiedlungskörper durch die Verkehre des Umweltverbundes

Textliche Erläuterungen zum Planungsraum Nordost im Entwicklungsplan (Anlage 3):

Positionsnummer 1

Allgemein - Baulandabgrenzung: Anpassung/ Berichtigung der Baulandabgrenzung entsprechend der örtlichen Situation (Gelände, Wald-/Gewässerrand, Grundstückszuschnitt u.ä.).

Positionsnummer 5

Flughafen: Im Falle der Überführung von nicht-betriebsnotwendigen Flughafenflächen in die Gemeindekompetenz sind die zu überführenden Flächen vorerst nach den Nutzungsbestimmungen der Widmungskategorie Grünland - für Land- und Forstwirtschaft bestimmte Flächen zu werten. Für anderwertige Nutzungsabsichten wird empfohlen, für das jeweilige Potenzial ein Strukturkonzept/ Masterplan zu erarbeiten. Darin sind die angedachten Funktionen und deren Vereinbarkeit sowohl mit dem Flughafenbetrieb als auch mit der angrenzenden Nachbarschaft darzustellen.

Positionsnummer 6

Flughafen Süd/Pischeldorfer Straße: Für den Bereich ist eine Nutzungsentflechtung bzw. raumverträgliche Zonierung in der Abfolge von industriell-gewerblicher Nutzung zur Wohnnutzung anstreben.

Positionsnummer 7

Flughafen - Potenzialfläche Nord: Bedingtes Entwicklungspotenzial unter Berücksichtigung der Lärmsituation entlang der Flughafenstraße und Josef-Sablatnig-Straße. Entwicklung als Wohnbauland abhängig von der Lärmbelastung. Als Immissionsschutz und Pufferfunktion ist eine zonenweise Nutzung mit gewerblich-geschäftlicher Zone hin zum Flughafenareal angedacht.

Positionsnummer 8

Rotkreuz-Zentrale: Geringfügige Baulanderweiterung für die Sanierung und Adaptierung der Rotkreuz-Zentrale.

Positionsnummer 9

Feschnig: Die bauliche Entwicklung erfolgt unter Berücksichtigung der Ziele und Maßnahmen des erarbeiteten Konzeptes zur Grün- und Freiraumvernetzung Feschnig vom Landschaftsplanungsbüro Berchtold land. plan vom 22.08.2024. Mögliche Nutzungskonflikte zwischen Gewerbe und Wohnen sind zu berücksichtigen.

Positionsnummer 10

Westlich Laudonkaserne: Arrondierung des Wohnbaulandes westlich der Laudonkaserne in Abhängigkeit der Nutzung des Kasernenareals. Zur Vermeidung von Nutzungskonflikten ist ein allfälliges Widmungsverfahren nur als integriertes Flächenwidmungs- und Bebauungsplanungsverfahren unter Einschluss konkreter Immissionsschutzmaßnahmen (Lärm und Erschütterungen) durchzuführen.

Positionsnummer 11

Waltendorf: Inanspruchnahme der Arrondierungsfläche für die Wohnfunktion nur bei Entfall der Nutzungskonflikte zum landwirtschaftlichen Betrieb.

3.3 Planungsraum Ost (St. Peter, St. Ruprecht, Hörtendorf)

Zielsetzungen:

- Vorrangstandort für die gewerblich-industrielle Funktion (produzierendes Gewerbe)
- Wohnfunktion im Geschoßwohnbau; an den Siedlungsrändern letztmalige Arrondierungen mit Einfamilienhausbebauung
- Wohn- und dörfliche Mischfunktion in den Streulagen
- Versorgungsfunktion entlang der Kernfunktionsachsen (Völkermarkter Straße)
- Sicherung der Sonderstandorte für Abfallwirtschaft und Rohstoffgewinnung
- Erhalt der landwirtschaftlichen Funktion (produktive Böden)
- Schutz der Naturräume und Grünverbindungen, insbesondere entlang von Glan, Gurk und Raba
- Freihalten der offenen Landschaft (Wildtierkorridor)
- Verbesserung der Anbindung peripherer Siedlungsbereiche an den Hauptsiedlungskörper durch die Verkehre des Umweltverbundes

Textliche Erläuterungen zum Planungsraum Ost im Entwicklungsplan (Anlage 3):

Positionsnummer 1

Allgemein - Baulandabgrenzung: Anpassung/ Berichtigung der Baulandabgrenzung entsprechend der örtlichen Situation (Gelände, Wald-/Gewässerrand, Grundstückszuschnitt u.ä.).

Positionsnummer 12

Waldinseln: Erhalt und Schutz der innerörtlichen Wald- und Freiflächen. Im Bedarfsfall öffentliche Nutzung für die Erholungsfunktion.

Positionsnummer 13

Flughafen-Flugschneise: Der Bereich ist für gewerbliche Funktion vorgesehen. Einzelhandel und wohnähnliche Nutzungen (z. B. Hotel) sind auszuschließen. Nutzungen und Bauführungen in der Flughafen-Sicherheitszone sind nur in Abklärung mit der Obersten Zivilluftfahrtbehörde zulässig. Auf Beschränkungen der Bauhöhe, Maßnahmen gegen Blendwirkung u.ä. wird hingewiesen.

Positionsnummer 14

Ziegeleistraße: Standort für die Sonderfunktion: Recycling, Abfall- und Energiewirtschaft. Die Entwicklung beschränkt sich auf den Bestand. Sämtliche Bauvorhaben sind mit den Schutzbestimmungen der unmittelbar angrenzenden naturschutzrechtlich relevanten Flächen abzuklären.

Positionsnummer 15

Stadteinfahrt Ost: Die Entwicklung mit gewerblich-geschäftlicher Funktion erfolgt erst nach Abklärung der Erschließungssituation nach geplantem Umbau des Knotens B70/B92 (Ostspange). In den Sichtachsen der repräsentativen Stadteinfahrt sind Bauvorhaben auf entsprechende städtebauliche Aspekte abzustimmen (Architektur, punktuelle Höhenentwicklung, hoher Gestaltungsanspruch an Außenanlagen). Die Erstellung eines Masterplanes wird empfohlen.

Positionsnummer 16

Landschaftspark "ProPark": Aufwertung des Naturraumes vom Südring bis zur östlichen Stadtgrenze. Verbindungswirkung zwischen Hauptsiedlungskörper bis zum Naturraum Gurk-Fluss, Auwälder. Erhalt der Waldinseln und ökologisch sensibler Flächen einschließlich Grünraumvernetzung. Die Erarbeitung eine Landschaftsplanes wird empfohlen.Eignungsstandort für grünlandspezifische Nutzungen der Sport-, Freizeit- und Naherholungsfunktion an ausgewählten Stellen. Schaffung eines durchgängigen Fuß- und Radwege-Netzes. Es wird auf die Stadt-Umland Strategie Klagenfurt-Ost - Ebenthal verwiesen (interkommunle Kooperation).

Positionsnummer 17

KIZ Ost Erweiterung: Erweiterungspotenzial für die gewerblich-industrielle Funktion. Für die schrittweise Aufschließung und Entwicklung wurde bereits ein Masterplan erstellt. Die konkrete Entwicklung erfolgt bei nachweislichen Bedarf und Verfügbarkeit von Grundflächen. Es wird eine qualifizierte Standortentwicklung angestrebt: Ansiedlung von arbeitsplatzintensiven Betrieben, Ausnutzung und Bereitstellung infrastruktureller Ausstattung (Energie), Verknüpfung mit dem angrenzenden Landschaftspark "ProPark", möglicher Standort für eine neue Bahnhaltestelle u.ä. Es wird auf die Stadt-Umland Strategie Klagenfurt-Ost - Ebenthal verwiesen.

Positionsnummer 18

Klagenfurt-Ost Sonderstandort "Gasdampfkraftwerk": Die Sonderfunktion ist durch die Funktionen Landwirtschaft und Ernährung zu erweitern (Agrar-Cluster). Im Anlassfall wird die Erstellung eines Masterplanes empfohlen. Die Zielsetzungen sind mit jenen der Positionsnummern 16 und 17 abzugleichen. Es wird auf die Stadt-Umland Strategie Klagenfurt-Ost - Ebenthal verwiesen (interkommunle Kooperation).

Positionsnummer 19

Glan: Siedlungserweiterungen innerhalb von Gefährdungsbereichen durch Hochwasser (Rote Zone) sind ausgeschlossen. Grünlandwidmungen sind nur durch Ausschluss jeglicher Schadenspotenziale möglich.

Positionsnummer 20

Entwicklungspotenzial für Entsorgungseinrichtungen. Abstimmung mit dem Naturschutz (Biotopflächen).

3.4 Planungsraum Süd (Viktring)

Zielsetzungen:

- Subzentrum mit zentralörtlicher Teilfunktion
- Wohn- und dörfliche Mischfunktion in den Streulagen
- Weitere Inwertsetzung der Gesamtanlage Stift Viktring als Identitätsmerkmal von überörtlicher Bedeutung
- Freihalten von Bereichen, die durch Hochwasser, Oberflächenwasser oder hohes Grundwasser gefährdet sind
- Schutz der Grünverbindungen, der seenahen Bereiche, der offenen Landschaft, der Wälder und der Berge
- Verbesserung der Anbindung peripherer Siedlungsbereiche an den Hauptsiedlungskörper durch die Verkehre des Umweltverbundes

Textliche Erläuterungen zum Planungsraum Süd im Entwicklungsplan (Anlage 3):

Positionsnummer 1

Allgemein - Baulandabgrenzung: Anpassung/ Berichtigung der Baulandabgrenzung entsprechend der örtlichen Situation (Gelände, Wald-/Gewässerrand, Grundstückszuschnitt u.ä.).

Positionsnummer 21

Südring - Glanfurt: Die Flächen um den Südring und Glanfurt/Sattnitz außerhalb der Siedlungsgebiete sind freizuhalten. Ziel ist die Sicherung der Funktion als Hochwasserabflussbereich und Retentionsraum, die Erhaltung der freien Landschaft mit hohem Naherholungspotenzial sowie die Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes.

Positionsnummer 22

Glanfurt und einmündende Gewässerläufe: Freihaltebereich für das Hochwasserschutzprojekt Glanfurt. Gewässerstrukturierung, Änderung der Gewässermorphologie, Renaturierungsmaßnahmen sowie Maßnahmen für freiraumbezogene Erholungsnutzungen (gewässergebundener Grüngürtel Glan-Glanfurt).

Positionsnummer 23

Campingplatz Viktring - Südufer Straße: Evaluierung der geltenden Flächenwidmung (Grünland - Campingplatz) durch Nähe zum Natur- und Landschaftsschutzgebiet. Gefährdung durch Hochwasser. Zustimmung der Wasserwirtschaft erforderlich.

Positionsnummer 24

Viktring-Goritschitzen: Der Bereich nördlich der Ferdinand-Wedenig-Straße ist für grünlandspezifische Nutzungen, wie Schrebergärten, geeignet. Die angrenzenden Biotopflächen sind zu erhalten.

Positionsnummer 25

Hochspannungsfreileitungen: Innerhalb der Gefährdungsbereiche von Hochspannungsfreileitungen ist grundsätzlich die Wohnfunktion auszuschließen. Ausnahmen für den Bestand sind mit dem Leitungsträger abzuklären. Auf Ebene der Flächenwidmung wird für Bestandswidmungen die Rücknahme oder die Anpassung der Widmungskategorie (Grünlandfestlegung) empfohlen.

Positionsnummer 26

Viktring-Stein: Das Flächenpotenzial ist für die Freizeit- und Erholungsfunktion bzw. als Veranstaltungsgelände vorbehalten.

3.5 Planungsraum West (St. Martin)

Zielsetzungen:

- Vorrangstandort für die Sonderfunktion Bildung, Technologie, Forschung und Entwicklung (Universität, Lakeside Park)
- Vorrangstandort für die Freizeit und Erholungsfunktion (Wörthersee Ostbucht)
- Behutsame Weiterentwicklung der Stadtteilzentren und der Versorgungsfunktion entlang der Rosentaler Straße (Kernfunktionsachse)
- Inwertsetzung des Lendkanals
- Erhalt der Parks, Grünräume und Alleen und der stark durchgrünten Siedlungsgebiete (Gartenstadtcharakter)

Textliche Erläuterungen zum Planungsraum West im Entwicklungsplan (Anlage 3):

Positionsnummer 12

Waldinseln: Erhalt und Schutz der innerörtlichen Wald- und Freiflächen. Im Bedarfsfall öffentliche Nutzung für die Erholungsfunktion.

Positionsnummer 21

Südring - Glanfurt: Die Flächen um den Südring und Glanfurt/Sattnitz außerhalb der Siedlungsgebiete sind freizuhalten. Ziel ist die Sicherung der Funktion als Hochwasserabflussbereich und Retentionsraum, die Erhaltung der freien Landschaft mit hohem Naherholungspotenzial sowie die Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes.

Positionsnummer 27

Gemeindezentrum Waidmannsdorf: Erhaltung des Spiel- und Sportplatzes.

Positionsnummer 28

St. Martin: Widmungsanpassung an die Bestandsbebauung bzw. kleinräumige Baulandschaffung im unmittelbaren Anschluss an den Baulandbestand ausschließlich für den Eigenbedarf. Auf die Gefährdung durch Oberflächenwässer wird hingewiesen.

Positionsnummer 29

Westliche Stadteinfahrt B70c: Die Flächen nördlich der B70c sind für eine verdichtete Wohnbebauung nur bei Nachweis des Lärmschutzes geeignet. Die Anpassung der Verkehrsfläche der B70c an ein stadtverträgliches Straßenprofil ist anzustreben.

Positionsnummer 30

Anschlussstelle Klagenfurt-Wörthersee: Die Flächenpotenziale südlich der Autobahnanschlussstelle Klagenfurt-Wörthersee sind für überörtlich bedeutsame Einrichtungen vorbehalten, vorzugsweise mit Schwerpunkt Freizeit/Kultur/Wissenschaft. Bauvorhaben haben städtebaulich und architektonsich auf die repräsentative Stadteinfahrt einzugehen. Die Erstellung eines Masterplanes wird empfohlen.

Positionsnummer 31

Schloss Freyenthurn: Die Baulandreserve darf nur für Vorhaben, die im übergeordneten öffentlichen Interesse stehen und mit den Zielsetzungen des Landschaftsschutzgebietes in Einklang zu bringen sind, konsumiert werden. Auf die Belange der angrenzenden naturschutzrelevanten Flächen (Biotope) und der denkmalgeschützten Schlossanlage ist im Verwertungsfall im besonderen Bedacht zu nehmen.

Positionsnummer 32

Klein Freyenthurn, Zufahrt Strandbad: Die Flächen sind für die notwendige Wasserinfrastruktur vorbehalten. Empfohlen wird eine Widmungskategorieänderung bzw. Widmungsanpassung zugunsten der Sonderfunktion (z. B. Sondergebiet - Infrastruktureinrichtung). Zur verkehrlichen Erschließung des Areals wird die Neuorganistation des Knotens Villacherstraße-Zufahrt Strandbad/ Metnitzstrand vorgesehen.

Positionsnummer 33

Lakeside Park: Erweiterungspotenzial für überregional bedeutenden Standort für Bildung, Technologie, Forschung und Entwicklung. Berücksichtigung naturschutzrelevanter Flächen, insbesondere im Übergang zum angrenzenden Natura-2000-Gebiet.

Positionsnummer 34

Fuß- und Radwegenetz: Verbindung und Vernetzung der Freizeit- und Erholungseinrichtungen in der Wörthersee Ostbucht mit Sportanlagen am Südring.

3.6 Planungsraum Nordwest (Wölfnitz)

Zielsetzungen:

- Subzentrum mit zentralörtlicher Teilfunktion (Wölfnitz)
- Vorrangstandort für die Wohnfunktion (Emmersdorf) mit ergänzenden zentralörtlichen Einrichtungen
- Wohn- und dörfliche Mischfunktion in den Dörfern und Streulagen
- Beachtung der Sichtbeziehungen auf bauliche Dominanten (Kirchen, Schlösser)
- Schutz der Grünverbindungen, der offenen Kulturlandschaft, der Wälder und Berge
- Verbesserung der Anbindung peripherer Siedlungsbereiche an das Subzentrum Wölfnitz bzw. an den Hauptsiedlungskörper durch die Verkehre des Umweltverbundes

Textliche Erläuterungen zum Planungsraum Nordwest im Entwicklungsplan (Anlage 3):

Positionsnummer 1

Allgemein - Baulandabgrenzung: Anpassung/ Berichtigung der Baulandabgrenzung entsprechend der örtlichen Situation (Gelände, Wald-/Gewässerrand, Grundstückszuschnitt u.ä.).

Positionsnummer 35

Kasernenstandorte: Wohnnutzungen innerhalb und im unmittelbaren Umfeld von Kasernen sind nur bei Ausschluss von Nutzungskonflikten möglich, d.h. keine Intensivierung sensibler Nutzungen (Wohnen). Maßnahmen nur zur Bestandserhaltung oder Qualitätsverbesserung.

Positionsnummer 36

Emmersdorf: Nebenzentrum Emmersdorf. Entwicklungsstandort für verdichtete Wohnformen, vorzugsweise im leistbaren, bedarfsgerechten Segment. Konzentration zentralörtlicher Funktionen im Bereich der Drautalstraße. Im Falle der Verwertung von 80 % des Siedlungspotenzials westlich der Drautalstraße, ist eine Erweiterung östlich möglich. Im Zuge der Konzepterstellung ist im Besonderen auf die Oberflächenwässer (Rückhaltebecken) Bedacht zu nehmen.

Positionsnummer 37

Emmersdorf - Brunnenschutzgebiet: Die bauliche Verwertung erfolgt erst nach Erlöschung des Brunnenschutzgebietes.

Positionsnummer 38

Pitzelstätten - Staubitzhof: Baulandausweisung nur bei Vorliegen eines konkreten Projektes. Erstellung eines Erschließungskonzeptes, Bebauungsplanes oder Bebauungskonzeptes.

Positionsnummer 39

Gestüt Hallegg: Widmungsgemäße Aufnahme und Anpassung der baulichen Anlagen (Reitsportanlage).

Positionsnummer 40

Leiten - Hoftstelle / Weingut Lexer: Touristische Nutzung im Rahmen der landwirtschaftlichen Hofstelle möglich. Bedingtes touristisches Entwicklungspotenzial.

Positionsnummer 41

Kleinbuch: Eine Neubewertung erfolgt erst nach baulicher Verwertung sämtlicher Baulandreserven im westlich angrenzenden Siedlungspotenzial.

Anlage 2 - Funktionale Gliederung

siehe Planmappe Plandarstellungen Funktionale Gliederung

Vorrangstandort - Hauptort/Zentrum mit zentralörtlicher Funktion
- Klagenfurt Zentrum, urban geprägter Siedlungsbereich, Hauptsiedlungskörper

Vorrangstandort - Ortschaft/Subzentrum mit zentralörtlicher Teilfunktion
- Viktring
- Wölfnitz

Vorrangstandort - Ortschaft mit Entwicklungsfähigkeit/Ergänzungsstandort Hauptort (Wohnfunktion)
- Emmersdorf
- Hörtendorf

Vorrangstandort - gewerbliche Funktion
- Klagenfurt Ost (KIZ Ost)

Vorrangstandort - Sport- und Erholungsfunktion
- Klagenfurt-West (Wörthersee Ostbucht)

Vorrangstandort - Sonderfunktion (Bildung, Wissenschaft, Forschung, Technologie)
- Klagenfurt-West (Universität, Lakeside Park)

Ortschaft mit bedingter Entwicklungsfähigkeit (Wohnfunktion)
- Gottesbichl
- Kleinbuch
- Lendorf
- Neudorf
- Ponfeld

Gewerbliche Funktion - bedingte Entwicklungsfähigkeit
- Hörtendorf (Gewerbezone)
- Josef-Sablatnig-Straße (Gewerbe-Achse nördlich Flughafen)
- Mageregg (Gewerbezone)
- Südring (Gewerbe-Agglomeration)
- Tessendorf (Gewerbezone)

Gewerblich-industrielle Funktion - bedingte Entwicklungsfähigkeit
- Südring (beidseits Raiffeisenstraße)

Sonderstandort (mit spezifischer Zweckbestimmung)
- Flughafen (Flughafen-Nutzungen)
- Ziegeleistraße (Abfallwirtschaft)
- Farchern (Rohstoffe)
- Kläranlage

Anlage 3 - Entwicklungsplan

siehe Planmappe Plandarstellungen Entwicklungsplan

Anmerkung

Im vorliegenden Stadtentwicklungskonzept der Landeshauptstadt Klagenfurt am Wörthersee werden keine vorrangigen Entwicklungsgebiete gemäß § 10 Abs. 2 K-ROG 2021 festgelegt. Zur Rechtswirksamkeit der Verordnung zum Stadtentwicklungskonzept bedarf es daher keiner Genehmigung der Landesregierung.



Einleitung

Vorwort

Der Zukunft begegnen

Klagenfurt am Wörthersee ist die lebenswerte und pulsierende Landeshauptstadt im Süden Österreichs. Damit das so bleibt, ist es von enormer Bedeutung, sich mit der zukünftigen Entwicklung auseinander zu setzen. Gerade in Zeiten der schnellen Umbrüche braucht es Kontinuität in den langfristigen Planungen.

Das neue Stadtentwicklungskonzept bildet die Grundlage für die räumliche Entwicklung unserer Stadt für die nächsten Jahre. Es gehört zu unseren wesentlichen Aufgaben, die wertvollen baukulturellen und naturräumlichen Schätze zu bewahren und gleichzeitig die Grundlage für eine prosperierende Entwicklung in der Zukunft zu legen. Mit dem neuen Stadtentwicklungskonzept wird der Rahmen für eine zukunftsfitte Weiterentwicklung des Wirtschafts- und Arbeitsstandortes Klagenfurt aufgespannt.

Als Bürgermeister freut es mich besonders, dass auf die neuen Qualitäten mit der Anbindung an das europäische Hochleistungs-Bahnnetz reagiert wird und Klagenfurt bestens vorbereitet ist auf die Chancen, die sich daraus ergeben. Standortsicherung für die Technologie- und Bildungsentwicklung, Flächensicherung für attraktive, innenstadtnahe Wohnquartiere und Vorsorge für Betriebsansiedelungen sind wesentliche Handlungsfelder der zukünftigen Stadtentwicklung.

Das Stadtentwicklungskonzept ist aber auch ein Leitfaden für die tägliche Arbeit im Hause. Ich bedanke mich ausdrücklich bei der Abteilung Stadtplanung für die Koordination dieses wichtigen Projektes und bei allen involvierten Fachabteilungen, die in einem breiten, interdisziplinären Prozess wesentliche Beiträge für das neue Stadtentwicklungskonzept geliefert haben.

Christian Scheider

Bürgermeister



Vorwort

„Wir können die Zukunft nicht voraussagen, aber wir können Sie gestalten."

Mit diesen Worten beschreibt der berühmte österreichische Ökonom Peter Drucker sehr gut unsere Aufgaben für die Gestaltung der Zukunft. Stadtplanung ist die Disziplin, mit der wir als Stadt Zukunft gestalten, das neue Stadtentwicklungskonzept das Instrument dafür.

In einem sehr breit angelegten Planungsprozess wurden unter Einbeziehung von vielen Experten und Expertinnen die wesentlichen Aufgaben zur Gestaltung der Zukunft unserer Landeshauptstadt erarbeitet. Ganz wichtig waren aber besonders die vielen Inputs, die direkt von den Bürgerinnen und Bürgern gekommen sind.

Der Fokus des neuen Stadtentwicklungskonzeptes liegt auf

- Entsiegelung statt Zersiedelung
- Neue Aufenthaltsqualitäten für Platz- und Straßenräume
- Attraktiven Wohnquartieren
- Forcierung des öffentlichen Verkehrs, Stärkung des Fußgänger- und Radverkehrs
- Förderung sozialer Durchmischung
- Neue Chancen durch bessere internationale Bahnanbindung nutzen

Als zuständiger Planungsreferent ist es mir bewusst, dass der Beschluss des neuen Stadtentwicklungskonzeptes nur ein Meilenstein auf den Weg in die Zukunft ist, viel wichtiger wird es sein, die formulierten Ziele konsequent in der alltäglichen Arbeit im konkreten Handeln zu verwirklichen. Dafür möchte ich mich mit voller Kraft einsetzen.

Ronald Rabitsch

Vizebürgermeister & Stadtplanungsreferent



Impressum

Herausgeber

Magistrat der Landeshauptstadt Klagenfurt am Wörthersee
Abteilung Stadtplanung
Paulitschgasse 13
9010 Klagenfurt am Wörthersee

Bearbeitung

DI Robert Piechl, Abteilungsleitung
DI Georg Wald
Mag. Christian Oberwald
DI Sabrina Obereder
Laura Ball BSc, MSc
Tim Adam BSc

unter Mitwirkung der Abteilungen Klima und Umweltschutz, Straßenbau und Verkehr, Stadtgarten, Bevölkerungswesen sowie von KLAMAG - Stadtmarketing Klagenfurt und des Wirtschaftsservice Klagenfurt

RPK ZT-GmbH
Benediktinerplatz 10
9020 Klagenfurt am Wörthersee

DI Philipp Falke
staatlich befugter und beeideter Ingenieurkonsulent
für Raumplanung und Raumordnung

Mag. Astrid Wutte
Ignaz Kurasch, MSc
Lena Krawanja-Ortner, BSc
Jana Königsmaier, BSc

Hinweise:

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit werden verkürzte Formen verwendet. Gemeint sind jedoch immer wertfreie, neutrale Geschlechterformen.

Alle Bilder, Grafiken und Pläne, deren Urheberschaft und Urheberrecht nicht der RPK ZT-GmbH unterliegen, sind direkt im Text mit entsprechender Quellenangabe gekennzeichnet.

Die Inhalte dieses Berichtes wurden ohne die Zuhilfenahme von KI-Anwendungen erstellt und formuliert.

Wichtige Kennzahlen auf einen Blick

Klagenfurt am Wörthersee		Differenz/Anteil Klagenfurtwert	Vergleich Kärnten	Differenz/Anteil Kärntenwert
Fläche Gemeindegebiet	**120 km²**	100,0 %	9.537 km²	100,0 %
davon Dauersiedlungsraum	85 km²	70,7 %	2.461 km²	25,9 %
Bevölkerungsstand (01.01.2025)	**105.256**	+7,5 % (+7.476 EW)	570.095	+2,2 % (+12.454 EW)
Bevölkerungsstand (01.01.2015)	97.880	-	557,641	-
Ausländeranteil (01.01.2025)	**21,4 %**	+57,8 %	13,6 %	+36,4 %
Ausländeranteil (01.01.2015)	13,9 %	-	10,0 %	-
Allgemeine Ewerbsquote (2023)	**52,1 %**	+1,5 %	50,4 %	-0,0 %
Allgemeine Erwerbsquote (2015)	51,3 %	-	50,5 %	-
Arbeitslosenquote (2023)	**6,9 %**	-28,4 %	5,5 %	-33,8 %
Arbeitslosenqute (2015)	9,7 %	-	8,3 %	-
Pensionistenanteil (2023)	**24,3 %**	+3,5 %	26,2 %	-9,2 %
Pensionistenanteil (2015)	23,5 %	-	23,9 %	-
Anzahl Arbeitsstätten (2021)	**10.609**	+20,1 %	53.463	+13,9 %
Anzahl Arbeitsstätten (2011)	8.832	-	46.958	-
Beschäftigte in Arbeitsst. (2021)	**75.493**	+6,1 %	269.138	+7,0 %
Beschäftigte in Arbeitsstätten (2011)	71.140	-	251.496	-
Übernachtungen insg. (2024)	**497.124**	+18,6 %	13.138.794	+7,9 %
Übernachtungen insgesamt (2015)	419.061	-	12.175.642	-
Wohnungen fertiggestellt (2023)	**492**	-34,6 %	2.703	-2,3 %
Wohnungen fertiggestellt (2015)	752	-	2.767	-
Gebäude fertiggestellt (2023)	**140**	-0,7 %	1.218	+11,2 %
Gebäude fertiggestellt (2015)	139	-	1.095	-

Q: Statistik Austria



Besondere Merkmale, die Klagenfurt hervorheben

Klagenfurt liegt an wichtigen europäischen Entwicklungsachsen in einer beschaulichen Region

Lage im Raum

Klagenfurt liegt im Brennpunkt wichtiger europäischer Entwicklungsachsen (Wien-Norditalien, Süddeutschland-Südosteuropa), jedoch weit von den starken europäischen Metropolregionen entfernt. Die Dynamik, die sich aus der Lage an diesen Achsen ergibt, fällt somit vergleichsweise gering aus, was aber nicht unbedingt nur Nachteile mit sich bringt. So sind etwa die negativen Effekte von Ballungsräumen, wie beispielsweise Verkehrsüberlastung, notorische Flächenknappheit, soziale Verdrängungsprozesse u.ä., kaum vorhanden. Trotz der Lage in der „beschaulichen Region" ist man an das europäische Netz bestens angebunden und erreichbar. Im Standortwettbewerb kann man entsprechend der Größenklasse durchaus hervorstechen.

Klagenfurt wächst quantitativ und qualitativ

Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung

Die Bevölkerung nimmt kontinuierlich zu. In Bezug auf den Zeitraum 1951 bis 2025 weist Klagenfurt die höchsten Wachstumsraten aller österreichischen Großstädte auf. Dabei ist anzumerken, dass das Stadt-Umland-Wachstum im Gegensatz zu anderen Städten vor allem auf das eigene Gemeindegebiet gelenkt wurde. Hierdurch konnten „schlimmere" Zersiedlungstendenzen vermieden werden. Das Umland stellt sich in Bezug auf Siedlung und Landschaft als „intakt" dar. Das Wachstum konzentriert sich auf die Innenentwicklung in städtebaulich qualitativer Form.

Klagenfurt ist in einen spektakulären Natur- und Landschaftsraum eingebettet

Natur und Landschaft

Die Stadt Klagenfurt liegt inmitten des gleichnamigen Beckens, welches als größtes der Alpen gilt. Eingerahmt durch alpine Bergketten stellt sich eine klare Raumeinheit dar, die durch Hügel-, Flach-, Fluss- und Seenlandschaften fein gegliedert wird. Die Landschaft sticht in ihrer kleinteilig kultivierten Art als besonders reizvoll hervor. Der wertvolle Naturraum wird streng geschützt. Nahezu von jedem Standort aus, in Stadt und Umland, lässt sich die spektakuläre Natur- und Landschaft erleben.

Klagenfurt
deckt die Aufgaben eines Oberzentrums vollumfänglich ab

Zentralörtliche Funktion

Als Landeshauptstadt und größte Stadt des Landes sind nahezu alle bedeutenden Einrichtungen aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Wissenschaft, Bildung und Kultur in ihr zentral gebündelt. Durch die verkehrsgünstige Lage in Bezug auf die Fläche und Bevölkerungsverteilung des Landes übt sie eine wichtige Versorgungsfunktion aus. Gemeinsam mit den übrigen Zentren wird die flächendeckende Grundversorgung des Landes sichergestellt, wobei die höchstrangigen Einrichtungen im Oberzentrum Klagenfurt konzentriert sind.

Klagenfurt
weist in seiner Grundstruktur ein hohes Maß an räumlicher und funktionaler Ordnung auf

Siedlungsstruktur

Ausgehend vom strengen Straßenraster der historischen Renaissancestadt übertrug sich eine klare Grundstruktur auf die nachfolgenden Siedlungserweiterungen, die sich bis heute in der räumlichen und funktionalen Ordnung der Gesamtstadt positiv bemerkbar macht. Das orthogonale Straßennetz bedingt eine optimale Wegeverknüpfung. Verkehre werden grundlegend gleichmäßig verteilt. Das Zentrum wird eindeutig durch die Ringstraßen, im quadratischen Verlauf der ehemaligen Festungsanalgen, bestimmt. Die in jede Himmelsrichtung verlaufenden Ausfallstraßen bilden die Achsen zu den Subzentren der Stadtteile.

Klagenfurt
ist kompakt, verfügt aber gleichzeitig über große Flächenpotenziale

Siedlungspotenzial

Trotz des großflächigen Gemeindegebietes ist der eigentliche Siedlungsraum auf die kompakte Kernstadt mit wenigen umliegenden Einzelstandorten begrenzt. Die Siedlungsränder sind weitgehend stabilisiert, wodurch ein weiteres Ausfransen der Siedlungstätigkeit in den wertvollen Landschaftsraum unterbleibt. Innerörtlich bestehen große Flächenpotenziale in integrierten Lagen. Zudem können durch Umstrukturierungen, beispielsweise von Gewerbe in Wohnen, neue Potenziale generiert werden. Die absehbaren Bedarfe können demnach weitgehend im Bestand untergebracht werden. Im Außenbereich sollen nur noch jene Flächenpotenziale aktiviert werden, die von besonderer strategischer Bedeutung sind.

Klagenfurt hat eine vielfältige, stabile Wirtschaftsstruktur

Wirtschaft

Standbeine der Wirtschaft sind neben dem Handel, der Dienstleistung und Versorgung, insbesondere Unternehmen im Bereich der Wissenschaft, Forschung und Entwicklung. Das produzierende Gewerbe tritt durch klein- bis mittelgroße Betriebe in Erscheinung. Große Leitbetriebe sind nicht ansässig. Aber gerade die Vielfalt und Kleinteiligkeit macht den Wirtschaftsstandort resilient gegen Einflüsse von außen. Zudem sind folgende, wesentliche Standortfaktoren gegeben: gut ausgebaute Infrastrukturen, Ausbildungsmöglichkeiten, Fachkräfte, Flächenverfügbarkeit, leistbarer Wohnraum und attraktive Freizeitangebote. In Summe bestehen Rahmenbedingungen, die einen stabilen Wirtschaftsstandort ausmachen.

Klagenfurt stellt sich den Herausforderungen des Klimawandels und der Energiewende

Klima und Energie

Die Stadt setzt bereits eine nachhaltige Klimapolitik um. Hier sind im Besonderen die Projekte und Maßnahmen der Smart City Klimastrategie zu erwähnen. Auch wenn die ambitionierten Ziele nicht bis zu den anvisierten Zeitpunkten vollumfänglich erreicht werden können, hat dennoch ein Umdenken stattgefunden, sodass die Themen des Klimas und der Energie auf allen Ebenen verstärkt berücksichtig werden. Gute Voraussetzungen sind u.a. mit dem enormen Naturraumpotenzial, der guten Ausstattung an städtischem Grünraum und der umfangreichen Netzabdeckung in der Wärmeversorgung vorhanden. Auch die kompakte, gut strukturierte Stadt bildet beste Bedingungen um die Wechselwirkungen zwischen Siedlung, Mobilität und Energie in Einklang zu bringen.

Klagenfurt ist verträglich und im Gleichgewicht

Soziales

Starkes Wirtschaftswachstum in Städten geht meist mit übermäßiger Zuwanderung, hohem Preisdruck am Wohnungsmarkt und einer wachsenden sozialen Ungleichheit zwischen den verschiedenen Bevölkerungsgruppen einher. Die sozialräumliche Segregation ist in Klagenfurt vergleichsweise niedrig ausgeprägt. Alle Stadtviertel sind gut durchmischt. Der Zugang zu städtischer Infrastruktur, Bildung und Kultur steht jedem offen. Die gestiegenen Lebenshaltungskosten betreffen nicht einzelne Stadtviertel, sondern trendbedingt die Gesamtstadt. Der Zusammenhalt und das ausgewogene Miteinander werden noch sichtbar gelebt. In diesem Umfeld werden Ungleichheiten minimiert und Chancen des Einzelnen ermöglicht.

Erläuterungen

Inhaltsverzeichnis

1 Lage im Raum & überörtliche Planungsvorgaben ... 3
1.1 Lage im Raum ... 4
1.2 Überörtliche Planungsvorgaben ... 6

2 Entwicklungstendenzen & künftige Rahmenbedingungen ... 11
2.1 Bevölkerungsentwicklung ... 12
2.2 Wirtschaftsentwicklung ... 18
2.3 Siedlungsentwicklung ... 26

3 Baulandbedarf & -mobilisierung ... 33
3.1 Bauflächenbilanz ... 34
3.2 Baulandmobilisierung ... 41

4 Funktionale Gliederung ... 45
4.1 Vorangegangene Planungen ... 46
4.2 Siedlungssystem ... 48

5 Zentren & Siedlungsschwerpunkte ... 53
5.1 Innenstadt ... 54
5.2 Stadtteil- und Ortszentren & Kernfunktionsachsen ... 58
5.3 Siedlungsschwerpunkte ... 60

6 Energie & Klima ... 65
6.1 Energieraumplanung als Klimaschutz ... 66
6.2 Technische Versorgungsinfrastruktur ... 70

7 Grün- & Freiraum ... 73
7.1 Naturräume und -elemente ... 74
7.2 Schutzgebiete ... 76
7.3 Bodenschutz & Rohstoffe ... 78

8 Mobilität ... 81
8.1 Mobilität und Raumplanung ... 82
8.2 Infrastrukturnetze ... 88

9 Bau- & Planungskultur ... 93
9.1 Städtebauliche Instrumente ... 94
9.2 Städtebauliche Leitlinien ... 97

1 Lage im Raum & überörtliche Planungsvorgaben

Aussagen zu § 9 Abs. 3 Z 1 K-ROG 2021:
„die Stellung der Gemeinde in der Region und die Zuweisung von überörtlichen Funktionen"

Die Bestimmung der Lage im Raum ist für das Planungswesen von immenser Bedeutung. Nur wenn man seinen eigenen Standort gut kennt, kann man die daraus resultierenden Potenziale möglichst genau abschätzen. Viele Potenzialanalysen laufen oftmals Gefahr, durch zu großzügige Betrachtungen ein zu optimistisches Bild darzustellen. Es kann zur Selbstüberschätzung führen, aus der zumeist Fehlentscheidungen resultieren.

Potenziale erwachsen aus künftigen Wachstum oder aus Verlagerungen im Bestand von einem Standort zum anderen. Da konjunkturbedingt und demografisch kein wesentliches quantitatives Wachstum zu erwarten ist, wird es vor allem um Verlagerungen gehen. Es gilt daher, die Potenziale sorgsam zu bestimmen und die sich daraus ergebenden konkreten Maßnahmen hinsichtlich ihrer Auswirkungen kritisch zu prüfen.

Raumrelevante Potenziale sind auf Standorte zu konzentrieren, die für die jeweilige Funktion besonders in Betracht kommen. Dabei sind Vorgaben anderer Planungsträger zu berücksichtigen.

Fazit

- Lage von Kärnten: Randregion zwischen bedeutenden internationalen Wirtschaftsräumen
- Lage von Klagenfurt: Im Schwerpunkt des Kärntner Zentralraums
- Hohe Entwicklungspotenziale in vielen unterschiedlichen Bereichen
- Gute verkehrliche Anbindung an Villach und Graz, jedoch mangelnde Verknüpfungen Richtung Süden (SLO, Ljubljana)

1.1 Lage im Raum

Europa - international

„Am Rand und dennoch zentral", so lässt sich Kärnten im europäischen Kontext beschreiben. Die Region ist in das Netzwerk der europäischen Metropolräume gut eingebettet. Durch die Lage zwischen Wirtschaftsräumen von internationaler Bedeutung (insbesondere Süddeutschland und Norditalien) kommt ihr die Funktion einer Drehscheibe, eines „Schaniers", zu. Zudem steht sie im Schnittpunkt von drei unterschiedlichen Kulturräumen.

Kärnten wird seit jeher von wichtigen Verkehrs- und Handelsrouten durchquert. Die Region selbst weist jedoch nicht die Eigenschaften eines Metropolraums auf. Gerade dies ist ein Vorteil, zumal sie von negativen Begleiterscheinungen, wie übermäßiger Verkehrs- und Umweltbelastung oder auch von sozioökonomischen Spannungen, wenig bis kaum betroffen ist.



Europäische Metropolräume

Bedeutung nach funktionaler Vielfalt aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft, Verkehr und Kultur

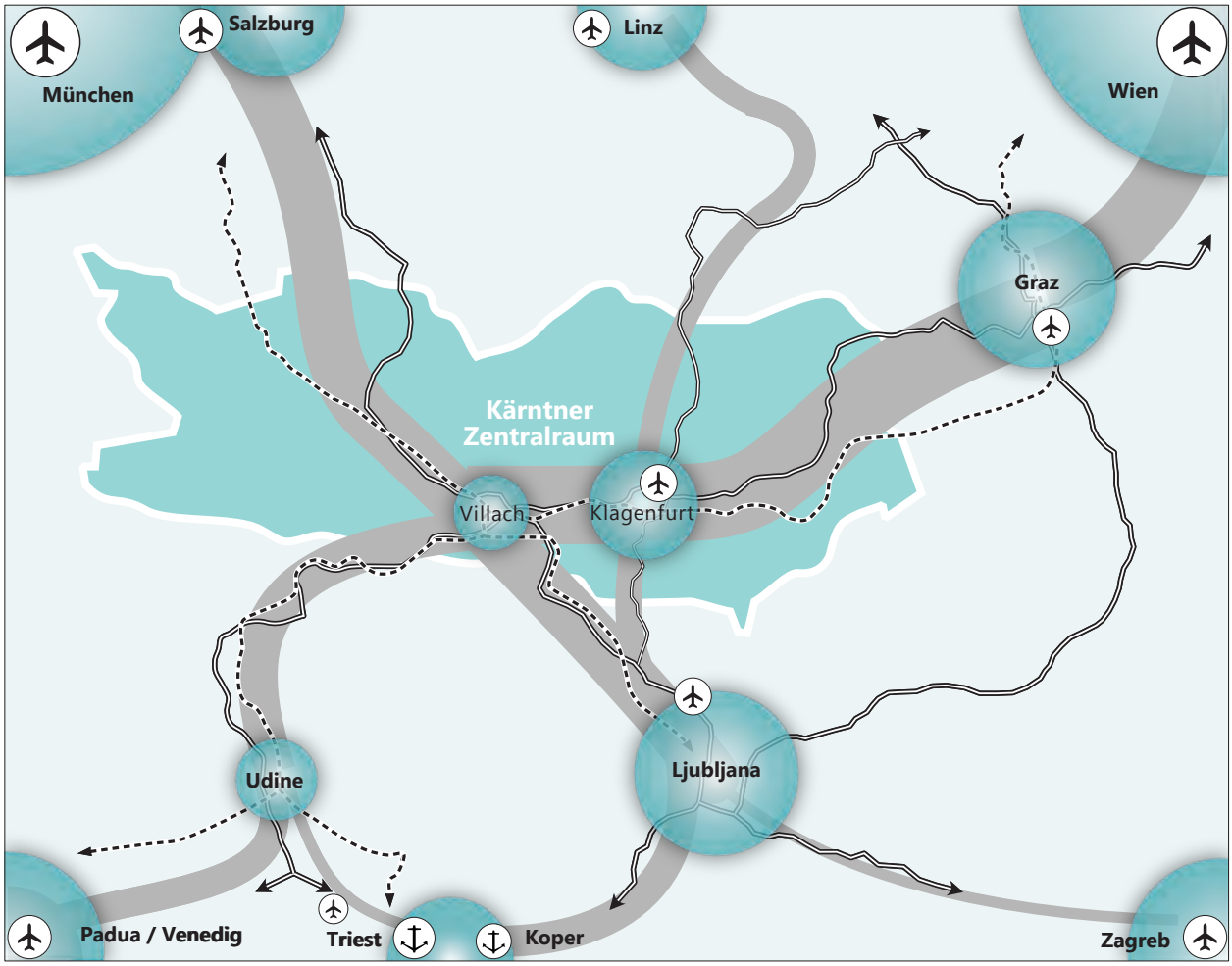
- Metropolraum
- Gesamtbedeutung in Größenklassen
- Europäischer Zentralraum (wirtschaftsgeografisches Modell der „Blauen Banane")

Eigene Darstellung
Grundlage: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2010): Metropolregionen in Europa

Alpen-Adria-Raum - regional

Kärnten ist das südlichste Bundesland Österreichs. Die räumliche Ausrichtung, bedingt durch die Lage südlich des Alpenhauptkamms, orientiert sich stark zu den Nachbarregionen in Slowenien und Italien. Das nächstliegende innerösterreichische Zentrum Graz ist verkehrlich gut angebunden.

Klagenfurt liegt inmitten des Kärntner Zentralraumes. Hinsichtlich Bevölkerungsverteilung und struktureller Vernetzung stellt der Standort der Stadt den räumlichen Schwerpunkt Kärntens dar. Gemeinsam mit Villach entfaltet sich eine zweipolige Zentrumsfunktion, die jeweils auf die beiden Landeshälften nach Osten und Westen ausgerichtet ist. Der Großteil der Kärntner Wirtschaft sowie des Angebotes an Bildung, Wissenschaft und Kultur ist im Zentralraum ansässig. In der guten Erreichbarkeit umliegender bedeutender Zentren besteht ein großes Potenzial für die Region, gleichzeitig jedoch ohne Gefahr durch ein umliegendes Zentrum zu stark angezogen oder gar aufgesogen zu werden. Die räumliche Distanz in Verbindung mit den geografischen Zäsuren schützt den Zentralraum durch mögliche strukturelle Eingliederungen.



Eigene Darstellung
Grundlage: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2010): Metropolregionen in Europa

Funktionale Verflechtung mit umliegenden Zentren

- bedeutendes Zentrum
- Achse der Verflechtung
- Bahnlinie
- hochrangige Straße
- Flughafen
- Seehafen

von Klagenfurt nach	km	ÖV (Durchschnittlich in Minuten)
Villach	39	00:30
Ljubljana	83	02:30
Graz	140	00:42
Udine	162	02:20
Triest	173	03:50
Koper	185	04:10
Salzburg	217	03:10
Zagreb	229	04:50
Linz	253	04:30
Venedig	286	04:10
Wien	322	03:20
München	347	05:20

Verflechtungen zu umliegenden Zentren

Die Intensität der Verflechtung mit benachbarten Zentren ist quantitativ schwer messbar. Ein Indiz ist neben der geografischen Nähe vor allem die verkehrliche Anbindung, welche bei starker Verflechtung prinzipiell besser ausgebaut ist. Villach ist naturgemäß am besten erreichbar, dicht gefolgt von Graz, das in Folge der Koralmbahn durch den ÖV bestens angebunden ist. Ljubljana hingegen sticht durch die räumliche Nähe hervor, ist aber weder mit dem Auto noch im ÖV zureichend angebunden. Die darüber hinaus gehenden Zentren sind nicht mehr innerhalb von Reisezeiten erreichbar, die für eine intensive Verflechtung ausgelegt sind. Mit Ausnahme der Bundeshauptstadt Wien, von der eine administrative und versorgungsbedingte Sonderfunktion ausgeht.

1.2 Überörtliche Planungsvorgaben

Überörtliche Entwicklungsprogramme

Die Bestimmungen im neuen Kärntner Raumordnungsgesetz 2021 sehen die Erstellung überörtlicher Entwicklungsprogramme für die Gesamtgestaltung des Landesgebietes oder einzelner Landesteile vor. Damit soll gewährleistet werden, dass Planungen der Gemeinden, insbesondere jene der örtlichen Raumplanung, mit den Gegebenheiten der Natur und der voraussichtlichen Entwicklung im überörtlichen Planungsraum in gegenseitigen Einklang gebracht werden.

Ein verordnetes Landesentwicklungsprogramm für das gesamte Landesgebiet von Kärnten liegt nicht vor. Es existieren jedoch unterschiedliche Programme, Leitbilder oder Strategien, die als Entscheidungsgrundlage für überörtliche Fragestellungen herangezogen werden.

LAG Region Carnica-Klagenfurt-Umland (Periode 2023-2027)

Die Region umfasst 17 Gemeinden aus den Bezirken Klagenfurt-Land, Villach-Land und Klagenfurt a. W. Auf Grundlage der Lokalen Entwicklungsstrategie, in welcher Aktionsfelder und Entwicklungsbedarfe für die Region definiert werden, können projektspezifische Förderungen aus dem LEADER-Programm der Europäischen Union lukriert werden. Der Fördersatz für einzelne Projekte liegt bei 20-35 %. Die aktuelle Lokale Entwicklungsstrategie beinhaltet vier Aktionsfelder:

- AF1: Steigerung der Wertschöpfung
- AF2: Festigung oder nachhaltige Weiterentwicklung der natürlichen Ressourcen und des kulturellen Erbes
- AF3: Stärkung der für das Gemeinwohl wichtigen Strukturen und Funktionen
- AF4: Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel

Ein wesentlicher Bestandteil der Strategie ist die Zusammenarbeit innerhalb des Kärntner Zentralraums und die Stadt-Umland Kooperationen zu intensivieren.

Regionales Entwicklungsleitbild für Klagenfurt & Klagenfurt Land

Im Jahr 2025 wurden vom Land Kärnten regionale Entwicklungsleitbilder (RELBs) für die Bezirke Völkermarkt, Wolfsberg, Klagenfurt und -Land, Villach und -Land ausgearbeitet. Impulsgeber war die Inbetriebnahme der Koralmbahn und die damit verbundenen verbesserten Rahmenbedingungen für die Regionen im Südosten und der Mitte des Landes. Ein Schwerpunkt ist die Verstärkung der gemeindeübergreifenden Kooperationskultur sowie das Intensiveren der internen Abstimmung zwischen den Behörden und den Landesstellen.

In einer visionären Listung von Zielsetzungen werden grundlegende Aussagen zu den Themenbereichen Siedlungsentwicklung, Mobilität, Bildung, Gesundheit und Soziales, Wirtschaft und Tourismus sowie Natur, Landwirtschaft und Energie getroffen. Hinsichtlich der Maßnahmen und anzuwendenden Instrumentarien besteht ein hoher Abstraktionsgrad.

Projektvorschläge werden durch sogenannte „Leuchttürme der Planungsregion" in unterschiedlichster Weise vorgegeben. Bezogen auf das Stadtgebiet von Klagenfurt können folgende Punkte abgeleitet werden:

- Vitale Stadt- und Ortszentren
- Living Lakeside AAU
- Congress-Center-Klagenfurt (CCK)
- Airport Klagenfurt (Potenzial- und Transformationsraum
- Regionale Gewerbe- und Industrieentwicklung
- Lebendige Kultur- und Kreativregion im Alpe-Adria-Raum

Die konkrete Umsetzung der Projektvorschläge obliegt den Gemeinden und soll im örtlichen Entwicklungskonzept (STEK) bzw. auf Ebene der Flächenwidmung Verbindlichkeit erlangen.

Regionale Entwicklungsprogramme

- Entwicklungsprogramm für den Kärntner Zentralraum (LGBl. Nr. 39/1977)
- Entwicklungsprogramm Raum Klagenfurt (LGBl. Nr. 19/1981 idF 76/2008)
- Industriestandorträume-Verordnung (LGBl. Nr. 49/1996)

Aufgrund der z. T. veralteten Datengrundlagen und der sich zwischenzeitlich geänderten Rahmenbedingungen, insbesondere auf institutioneller Ebene (EU), sind diese Programme nur bedingt anwendbar.

Sachgebietsprogramme

- Kärntner Photovoltaikanlagen-Verordnung 2024 – K-PhV 2024 (LGBl. Nr. 58/2024)
- Sachgebietsprogramm für Standorträume von Windkraftanlagen - Windkraftstandorträume-Verordnung (LGBl. Nr. 46/2016).

Sonstige Grundlagen

Zu erwähnen sind noch weitere unverbindliche Planungsgrundlagen, wie das räumlich-funktionale Strukturmodell Kärntens sowie die naturräumliche Gliederung nach SEGER, welche die Landesstruktur von Kärnten im Wesentlichen beschreibt. Darin erschließt sich die Grundstruktur aus den naturräumlichen Gegebenheiten, welche in den Grenzen des Klagenfurter Beckens, den angrenzenden Tal- und Beckenlandschaft sowie in das alpine Bergland unterteilt ist. In einem aus der Anordnung der wichtigsten Verkehrslinien ergebenen Netz werden die Städte nach ihrer Bedeutung dargestellt. Beginnend mit den dualen Zentren Klagenfurt und Villach, den Bezirkshauptorten und wichtigen Nebenzentren. Darüber hinaus werden bedeutende Zentren für den Sommer- und Wintertourismus dargestellt. Erfasst werden auch Standorte der Energieversorgung von strategischer Bedeutung.



Räumlich-funktionales Strukturmodell Kärntens,
Q: M. SEGER (2019): Österreich - Raum und Gesellschaft, Verl. Des Naturwissenschaftlichen Vereins für Kärnten S.422

Zentrale-Orte-System

Als Arbeitsgrundlage auf dem Gebiet der überörtlichen Raumplanung wird das Zentrale-Orte-System abgebildet. Es stellt die Grundzüge der anzustrebenden räumlichen Ordnung und Entwicklung für das gesamte Landesgebiet dar.

Ziel des Systems ist vordringlich die Sicherstellung einer flächenhaften Versorgung der Bevölkerung, um möglichst gleichwertige Lebensbedingungen zu gewähren. Dabei spielt die Erreichbarkeit zentralörtlicher Einrichtungen eine wichtige Rolle.

Kriterien für zentrale Orte:

- Bevölkerungszahl im Einzugsbereich
- Größe des Verflechtungsraumes
- Einzelhandelszentralität
  (Höhe des Einzelhandelsumsatzes)
- Arbeitsplatzzentralität
  (Anzahl der Arbeitsplätze und Einpendler)
- Ausstattungszentralität
  (Einrichtungen der Grundversorgung, Behörden, Gesundheits-, Bildungs- und kulturelle Einrichtungen, Stationen des öffentlichen Verkehrs)

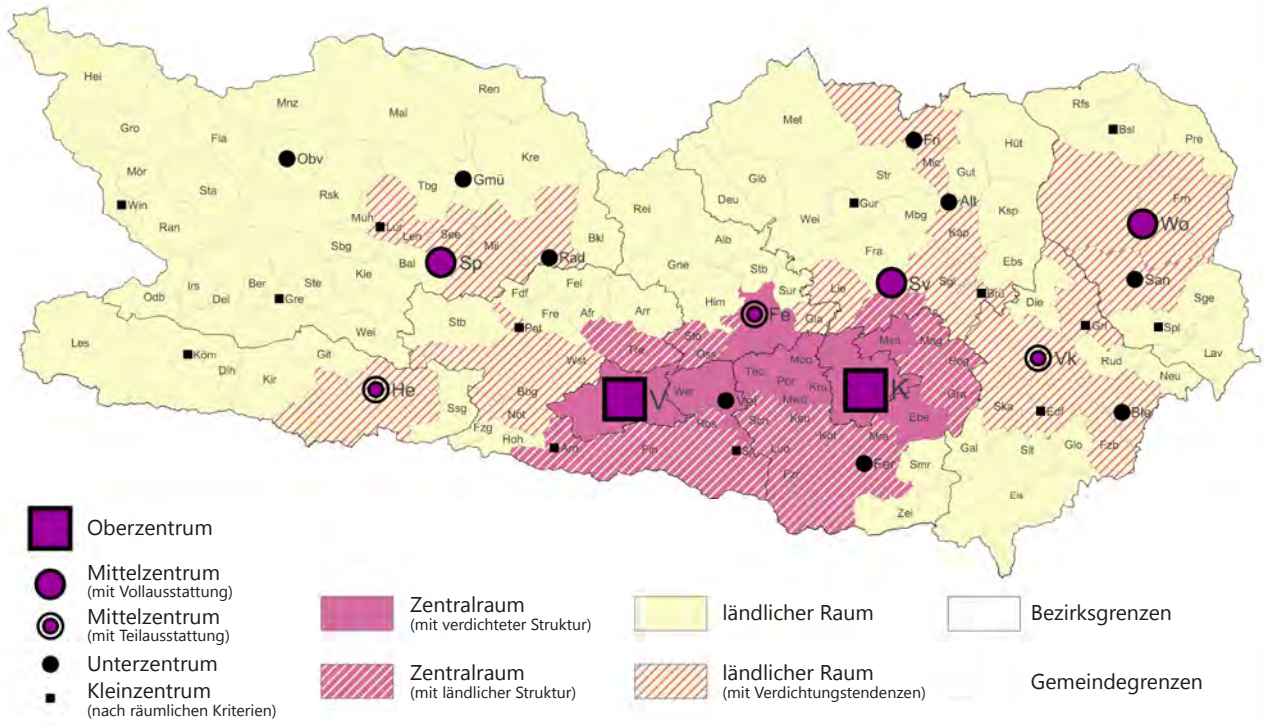
Raumstruktur Kärnten

Ergänzend zur Zentrenstruktur wird den Gemeinden eine flächenhafte Raumkategorie zugeordnet, die dessen vorherrschenden Struktur-Charakter abbildet. Es wird zwischen Zentralraum mit verdichteten, zumeist urbanen Strukturen und einem allgemein ländlichen Raum unterschieden. Gemeinden im räumlichen Übergang, die tendenziell zu jeweils anderen Kategorie neigen, werden mit einer Doppelfunktion versehen (siehe schraffierte Flächen in folgender Abbildung).

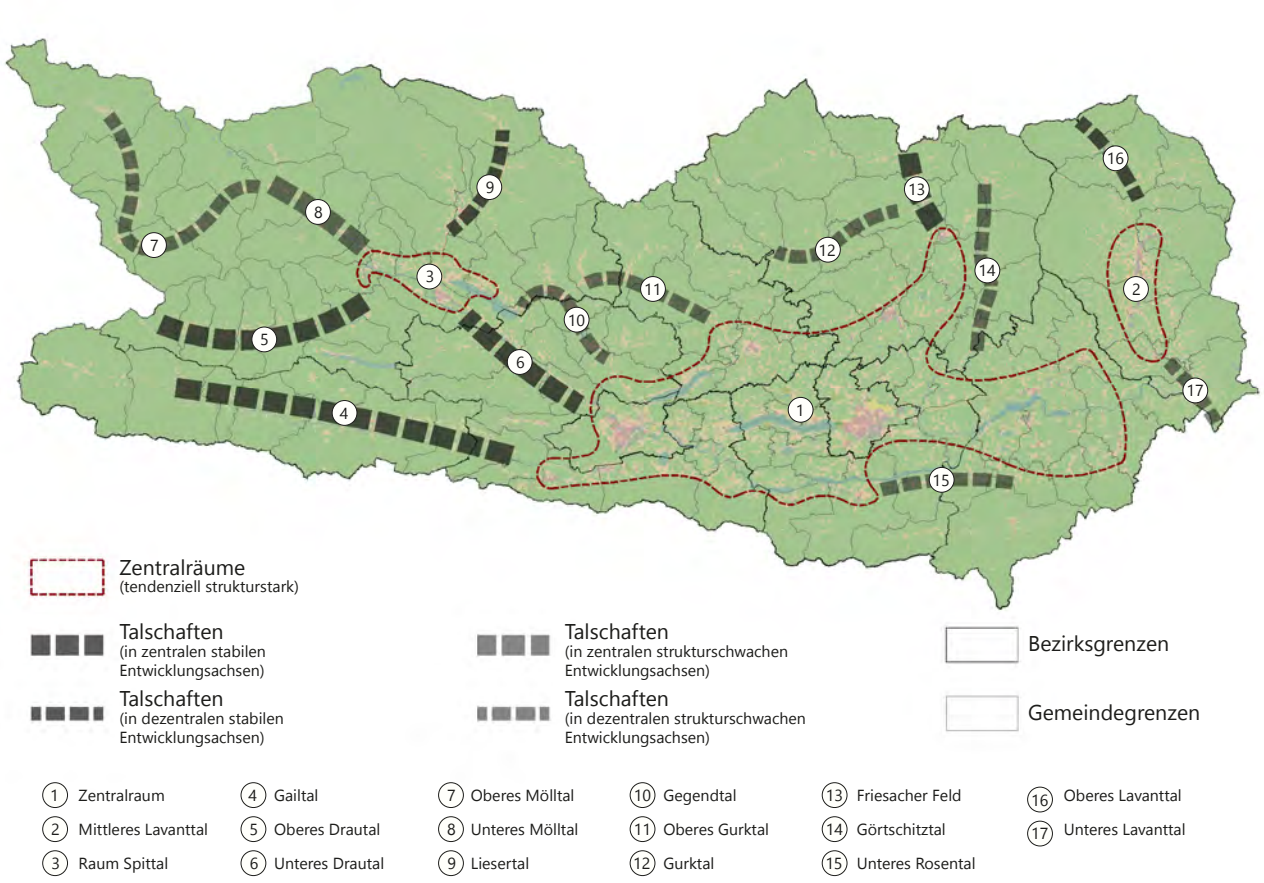
Entwicklungsräume

Auf Basis der Analyse der Zentren- und Raumstruktur ergeben sich Raumeinheiten, die hinsichtlich ihrer Ausprägungen von Erreichbarkeitsverhältnissen, Bevölkerungsentwicklung, Wirtschafts- und Tourismusstruktur zusammenfassen lassen.

Diesen Raumeinheiten kann eine tendenzielle Entwicklungsdynamik zugeordnet werden. Vom den strukturstarken Zentralräumen ausgehend, hin zu den zentralen bis dezentralen Talschaften. Grundsätzlich wird zwischen dynamischen, stabilen oder strukturschwachen Raumeinheiten unterschieden. Dabei können lokale Unterschiede innerhalb der Einheit auftreten.



Zentrale-Orte-System und Raumstruktur in Kärnten,
Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Kagis



Entwicklungsräume in Kärnten,
Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Kagis

Ergebnis der Standortanalyse

Klagenfurt nimmt in der Landesstruktur (Zentrale-Orte-System) Kärntens die Position des Oberzentrums ein. Als Landeshauptstadt übt sie die Funktion des primären Zentrums aus. Gemeinsam mit dem zweiten Oberzentrum Villach bestehen Funktionsteilungen, die sich im Wesentlichen auf die räumliche West-Ost-Ausdehnung der Landesfläche beziehen. Während Villach als Zentrum für Oberkärnten gilt, ist Klagenfurt eines für Unterkärnten und bezogen auf den gehobenen spezialisierten Bedarf (Landesverwaltung, Universität, Theater, Museen) eines für ganz Kärnten und darüber hinaus.

In der Achse zwischen den beiden Oberzentren liegt mit der Wörtherseeregion ein naturräumlich besonders sensibler Bereich. Gerade diese Lagegunst verleiht dem Raum eine hohe Entwicklungsdynamik bei gleichzeitig starker räumlicher Einschränkung.

Weitere enge Verflechtungsachsen bestehen zu den Mittelzentren St. Veit/Glan, Feldkirchen in Ktn. und Völkermarkt sowie zum Unterzentrum Ferlach.

Klagenfurt liegt räumlich-strukturell mittig im Kärntner Zentralraum. Dieser weist die höchsten Entwicklungsdynamiken in Kärnten auf und ist in Folge dessen als strukturstark zu bezeichnen. Im Gegensatz zu den Talschaften mit entsprechender Randlage treffen hier zentrale Entwicklungsachsen aufeinander, durch die wiederum größere Potenzialräume gefasst werden können.

2 Entwicklungstendenzen & künftige Rahmenbedingungen

Aussagen zu § 9 Abs. 3 Z 2 K-ROG 2021:
„die abschätzbare Bevölkerungsentwicklung und die angestrebte Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung"

Die Abschätzung künftiger Entwicklungen ist für die räumliche Planung essenziell. Sowohl die zu erwartenden Veränderungen von Bevölkerung und Wirtschaft als auch die vorhersehbaren Rahmenbedingungen, die unser Verhalten beeinflussen, sind zu berücksichtigen. Digitalisierung, Mobilitätsverhalten, Klimawandel, Überalterung oder sozioökonomische Herkunft sind nur einige Themenbereiche, die sich schlussendlich auch auf die räumliche Dimension niederschlagen werden. Die Herausforderung der Stadtentwicklung und -planung besteht darin, die wesentlichen Themenbereiche möglichst gut abzuschätzen und in eine geordnete Siedlungsentwicklung zu überführen.

Ein Wachsen von Bevölkerung und Wirtschaft sind nicht ausschließlich mit einer positiven Gesamtentwicklung gleichzusetzen, wenn in gewissen Teilbereichen die Obergrenzen des Wachstums bereits erreicht oder auch schon überschritten sind. Wachstum bedeutet zumeist höhere Flächeninanspruchnahme und ein Mehr an Infrastrukturbedarfen. Demgegenüber steht eine Ausweitung von gemeindlichen Kosten und die Gefahr, dass das vertretbare Maß an sozialen und ökologischen Ausgleich überfordert wird. Diese zumeist schwer messbaren Belange sind in einem möglichst sachlich geführten Abwägungsprozess bei planerischen Entscheidungen zu berücksichtigen.

Fazit

- Stetiges Bevölkerungswachstum
- Bedeutende Wirtschaftsstandorte „Lakeside - Zentrum - Gewerbe Ost"
- Räumliche Grenzen klar definiert
- Hohe Kontinuität in der räumlichen Entwicklung

2.1 Bevölkerungsentwicklung

Bevölkerungsstand

Zum Stichtag 01.01.2025 zählte Klagenfurt eine Bevölkerung von 105.256 Personen. Gegenüber dem Vorjahr stieg die Zahl um +390 Personen, gegenüber dem vergangenen Jahrzehnt (2015-2025) um insgesamt +7.456 Personen. Zum Vergleich: In den letzten zehn Jahren ist die Stadt Klagenfurt um die Einwohnerzahl der gesamten Stadtgemeinde Ferlachs gewachsen.

Seit 2004 wurde keine Abnahme der Bevölkerungszahl mehr verzeichnet. Seitdem wuchs die Stadt im Durchschnitt um 678 Personen pro Jahr.

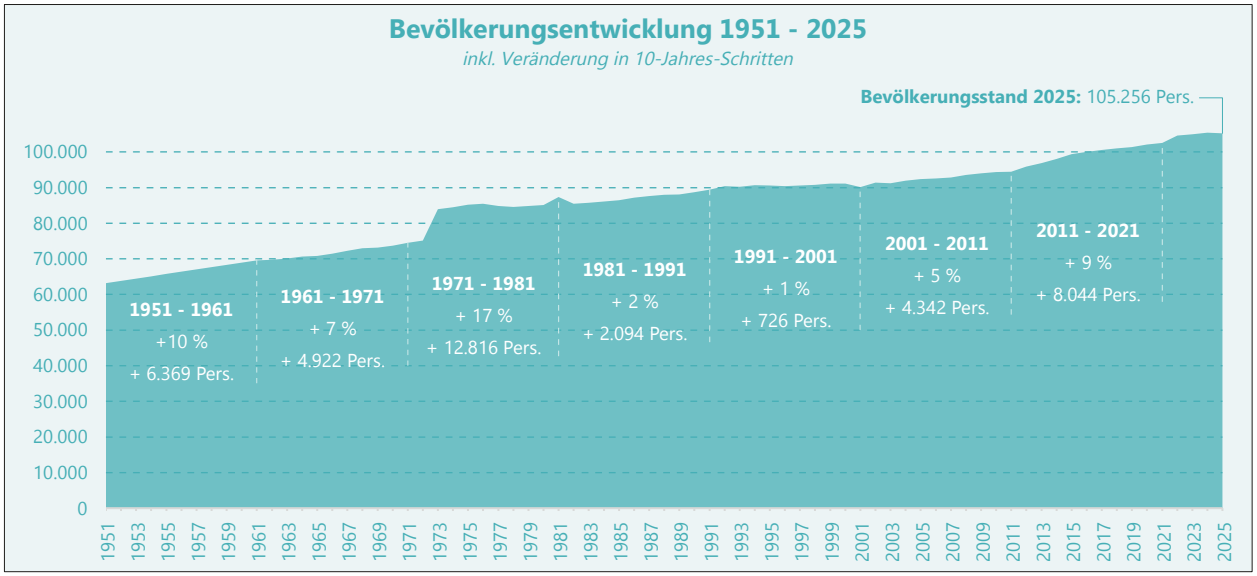
Die Bevölkerungsdichte beträgt 876 Einwohner pro km², in Bezug auf den Dauersiedlungsraum 1.231 EW/km². Im Vergleich: Der Kärntner Durchschnittswert beträgt rund 59 EW/km² bzw. 231 EW/km²-Dauersiedlungsraum. Im Vergleich zu den anderen österreichischen Großstädten weist Klagenfurt eine sehr niedrige Bevölkerungsdichte im Dauersiedlungsraum auf: Wien 6.328, Innsbruck 3.768, Graz 2.906, Linz 2.755 und Salzburg 2.715 EW/km².

Der geringe Dichtewert resultiert aus einem großen Freiflächenpotenzial, bedingt durch die Eingliederung umliegender ländlicher Gemeinden. Die Kernstadt selbst verfügt jedoch über kompakte bauliche Strukturen, die an den Stadträndern durch ein ländlich geprägtes Umfeld eingefasst wird. Die Suburbanisierung, in Form von Zersiedelungstendenzen im Umland, ist weniger stark vorhanden, zumal die Vororte überwiegend innerhalb der Stadtgrenzen liegen.

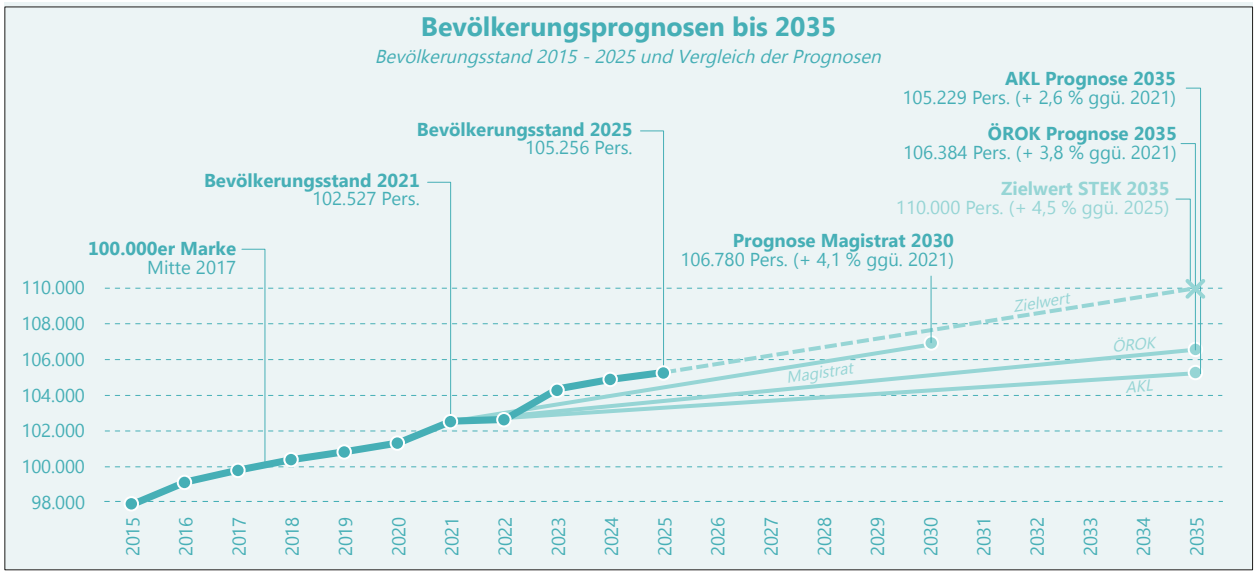
Bevölkerungsentwicklung

Seit Beginn der statistischen Zählung im Jahr 1869 vervielfältigte sich der Bevölkerungsstand ausgehend von 23.302 Einwohnern bis heute um das 4,5-fache. Abgesehen von wenigen Ausnahmen konnte ein stetiges Bevölkerungswachstum verzeichnet werden. Die Bevölkerungsentwicklung entspricht weitgehend dem typischen Verlauf eines Oberzentrums bzw. jenem einer österreichischen Landeshauptstadt.

Größere strukturell bedingte Schwankungen, wie sie andernorts in Industrieregionen stattfanden, blieben in Klagenfurt aus. Aus dieser Betrachtung heraus ist mit dem fast stetig linear verlaufenden Bevölkerungswachstum auch eine starke Kontinuität in der räumlichen Entwicklung zu erkennen. Die Siedlungserweiterungen und Verdichtungen geschahen durchwegs in moderaten Schritten, wodurch zwar keine großen Impulse, aber auch keine großen Fehlentwicklungen ausgelöst wurden. Im gemächlichen Wachstumsprozess dominierte zumeist die Kleinteiligkeit.



Bevölkerungsentwicklung 1951 - 2025 (Q: Statistik Austria)



Bevölkerungsprognosen bis 2035 (Q: Magistrat, AKL, ÖROK)

Komponenten der Bevölkerungsentwicklung

Das Bevölkerungswachstum der letzten beiden Jahrzehnte ist ausschließlich auf eine positive Wanderungsbilanz zurückzuführen. Die Geburtenbilanz ist bereits seit den 1990er Jahren negativ. Es wurden im Jahr 2024 rund 300 mehr Sterbefälle als Geburten registriert. Dieser Trend ist landesweit erkennbar. Der Gewinn durch Zuwanderung wird hauptsächlich durch Zuzüge aus dem Ausland generiert. Im Verlauf des Jahres 2024 betrug der Überschuss +668 Personen. Demgegenüber war die innerösterreichische Wanderungsbilanz nahezu ausgeglichen (Differenz: 27 Personen).

Der Anteil der Bevölkerung mit nicht-österreichischer Staatsangehörigkeit beträgt 21,43 % bzw. 22.556 Personen. Im Jahr 2015 waren es noch rund 13,58 % bzw. 13.281 Personen. In den letzten zehn Jahren ist der Anteil somit um rund +9.275 Personen angewachsen.

Die größten Anteile bilden folgende Staatsangehörigkeiten: Bosnien-Herzegowina (2.824 Personen), Kroatien (2.721), Deutschland (2.542), Slowenien (2.155) und Rumänien (1.355) sowie die Ukraine (956).

Bevölkerungsprognose

Zur Abschätzung der künftigen Bevölkerungsentwicklung für den Planungszeitraum von zehn Jahren bis 2035 liegen unterschiedliche Prognosen mit Basisjahr 2021 vor.

- Prognose des Magistrats bis 2030 (106.780 EW)
- Prognose des Amtes der Kärntner Landesregierung, Abt. 1 bis 2050 (2030: 103.839 EW)
- Prognose der Österreichischen Raumordnungskonferenz bis 2050 (2030: 105.382)

Die Prognoseberechnungen basieren auf einer linearen Fortschreibung der vorangegangenen Bevölkerungsentwicklung unter Berücksichtigung der demografischen Strukturdaten. Einflüsse von „Außen", wie durch Wirtschaftskrisen, Flüchtlingswellen oder durch eine Trendumkehr in den individuellen Wohnsitzentscheidungen u.ä., können nur schwer vorausgesehen werden. Im Weiteren spielen auch Einflüsse von „Innen" eine zentrale Rolle, wie das Angebot an Wohnraum und Arbeitsplätzen, die Ausstattung und Qualität von sozialen Infrastrukturen bis hin zum Image des Standortes.

Im Hinblick auf die Zielsetzung einer positiven Gesamtentwicklung wird daher ein Bevölkerungsstand von 110.000 Einwohner für das Jahr 2035 abgeschätzt.

Bevölkerungsstruktur

Nach Altersgruppen setzt sich die Bevölkerung wie folgt zusammen: 17,5 % der Klagenfurter Gesamtbevölkerung sind Kinder und Jugendliche unter 19 Jahren, 61,2 % entfallen auf Personen im Haupterwerbsalter zwischen 20 und 64 Jahren und 21,3 % sind Personen im Pensionsalter über 65. Das Durchschnittsalter beträgt zurzeit knapp über 44 Jahre und stieg in der Vergangenheit aufgrund der niedrigen Geburtenrate stark an. Künftig ist mit einer weiteren Zunahme des Durchschnittsalters zu rechnen, zumal die sogenannten „Baby-Boomer" in den nächsten zehn Jahren vollzählig in die Gruppe der über 65-jährigen wechseln (siehe Bevölkerungspyramide).

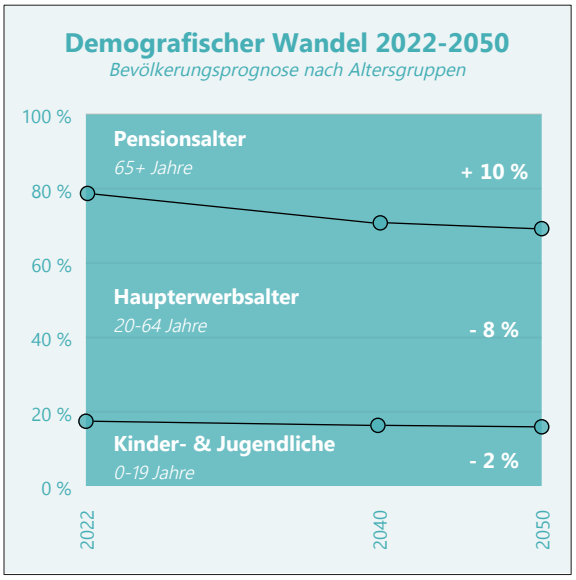
Die Bevölkerungsstruktur nach Altersgruppen entspricht weitgehend dem Landesdurchschnitt. Die Bevölkerungsgruppe im Haupterwerbsalter ist leicht überdurchschnittlich. Dementsprechend fällt der Anteil an älteren Personen geringer aus. Die Gruppe der unter 20-jährigen bewegt sich weitgehend im Landesschnitt.

Demografischer Wandel

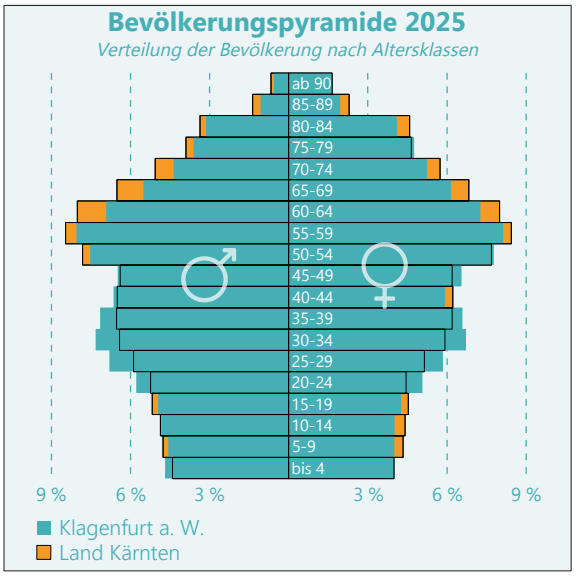
Statistisch zeichnet sich in der kommenden Dekade eine massive Umwälzung in der Alterszusammensetzung der Bevölkerung ab. Der Anteil älterer Personen wird stärker ansteigen, da bevölkerungsreiche Jahrgänge in das Pensionsalter geraten. Der Anteil der über 65-jährigen wird von derzeit 21,3 % um rund 10 % bis ins Jahr 2040 ansteigen, womit rund ein Drittel der Gesamtbevölkerung als „Senioren" gilt.

Gleichzeitig wird sich die Gruppe der 20- bis 64-jährigen um -8 % bis 2024 stark verringern. Weniger stark ist die Abnahme mit -2 % bei der Gruppe der Kinder und Jugendlichen, die sich zahlenmäßig ohnehin schon auf einem niedrigeren Niveau bewegt.

Der demografische Wandel wird die Gesellschaft und somit auch die Raumplanung in den kommenden zwei Dekaden stärker fordern. Anschließend ist nach Entfall der „Baby-Boomer" Jahrgänge mit einer Stabilisierung der Bevölkerungszusammensetzung zu rechnen. Externe Einflüsse wie Migrationsströme oder auch die eigene Abwanderung lassen sich nicht hervorsehen.



Demografischer Wandel 2022-2050 - Bevölkerungsprognose nach Altersgruppen (Q: Österreichischer Städtebund)



Bevölkerungspyramide 2023 - Verteilung der Bevölkerung nach Altersklassen (Q: Magistrat, Statistik Austria)

Die sich ändernde Bevölkerungszusammensetzung ist in der Ermittlung der abschätzbaren Bedarfe und städtebaulicher Kennzahlen zu berücksichtigen. Dies betrifft insbesondere den zukünftig benötigten Bedarf an Wohnraum und Versorgungseinrichtungen, aber auch die Wohnformen und Wohnstandorte, die sich wiederum aus einem sich ändernden Mobilitätsverhalten oder auch aus einer eingeschränkten Mobilität für bestimmte Personengruppen ergeben werden.

Bevölkerungsentwicklung nach Stadtteilen

Im Folgenden wird die unterschiedliche Verteilung der Bevölkerungsveränderung in Bezug auf die einzelnen Stadtteile analysiert. Klagenfurt wird in 15 Gemeindebezirke eingeteilt, die sich in ihrer räumlichen und strukturellen Ausprägung stark unterscheiden. Während die Innenstadt auf einer Gesamtfläche von nur 0,7 km² in 4 Gemeindebezirke eingeteilt ist, weist der einzelne Gemeindebezirk Wölfnitz (XIV.) eine Fläche von 33,6 km². Aus diesem Grund werden die Gemeindebezirke in Bezug auf ihre gemeinsamen Merkmale in Stadtteile (Stadtteilräume) zusammengefasst:

- Innenstadt (I. - IV.)
  Der historische Kern innerhalb des ehemaligen Festungsrings
- Vorstädte (V. - VIII.)
  Die alten Vorstädte, gekennzeichnet durch dichte urbane Bebauung
- Kernstadt (IX. - XII.)
  Der kompakte Hauptsiedlungskörper
- Randbereiche (XIII. - XV.)
  Die letztmaligen Eingemeindungen (1973) mit teils ländlichen, dörflichen Strukturen

Im Beobachtungszeitraum zwischen 2005 und 2025 konnten alle Klagenfurter Gemeindebezirke einen Bevölkerungsgewinn verzeichnen. Hier wird die bereits zuvor beschriebene Kontinuität des stetigen Bevölkerungswachstums im räumlichen Bezug sichtbar. Sowohl die historische Innenstadt als auch die Vorstädte wuchsen im teils nicht unerheblichen Ausmaß. Die Stadtplanung verfolgt konsequent die Strategie der Innenentwicklung in Verbindung mit einer „ausgewogenen Wachstumsverteilung" auf die Gesamtstadt. Das Prinzip erfolgt unter Bedachtnahme auf die Entwicklung der Infrastruktur, der Sicherung der Grundversorgung der Bevölkerung und möglicher negativer Folgewirkungen.

Das ausgewogene Klagenfurter Wachstum hebt sich im Städtevergleich zu den übrigen österreichischen Großstädten ab, die zum Teil nur in bestimmten Entwicklungsgebieten oder Randbereichen stark wachsen, im Zentrum stagnieren oder schrumpfen.

Gemeindebezirk		Bevölkerungsstand			Veränderung 2015-2025		Veränderung 2005-2025	
		2025	2015	2005	absolut	relativ	absolut	relativ
I	Innere Stadt	490	495	400	-5	-1,0 %	90	22,5 %
II	Innere Stadt	731	702	668	29	4,1 %	63	9,4 %
III	Innere Stadt	949	768	736	181	23,6 %	213	28,9 %
IV	Innere Stadt	728	678	650	50	7,4 %	78	12,0 %
Innenstadt (I-IV)		**2.898**	2.643	2.454	255	9,6 %	444	18,1 %
V	St. Veiter Vorstadt	4.312	3.452	2.993	860	24,9 %	1.319	44,1 %
VI	Völkermarkter Vorstadt	4.841	4.668	4.586	173	3,7 %	255	5,6 %
VII	Viktringer Vorstadt	3.437	3.359	3.348	78	2,3 %	89	2,7 %
VIII	Villacher Vorstadt	8.445	8.285	8.044	160	1,9 %	401	5,0 %
Vorstädte (V-VIII)		**21.035**	19.764	18.971	1.271	6,4 %	2.064	10,9 %
IX	Annabichl	11.693	11.133	11.265	560	5,0 %	428	3,8 %
X	St. Peter	21.255	19.770	19.162	1.485	7,5 %	2.093	10,9 %
XI	St. Ruprecht	7.424	7.500	7.256	-76	-1,0 %	168	2,3 %
XII	St. Martin	22.234	20.880	19.760	1.354	6,5 %	2.474	12,5 %
Kernstadt (IX-XII)		**62.606**	59.283	57.443	3.323	5,6 %	5.163	9,0 %
XIII	Viktring	10.294	8.866	8.174	1.428	16,1 %	2.120	25,9 %
XIV	Wölfnitz	5.822	5.229	4.956	593	11,3 %	866	17,5 %
XV	Hörtendorf	2.601	2.301	2.385	300	13,0 %	216	9,1 %
Randbereiche (XIII-XV)		**18.717**	16.396	15.515	2.321	14,2 %	3.202	20,6 %
Gesamt		**105.256**	98.086	94.383	7.170	7,3 %	10.873	11,5 %

Bevölkerungsentwicklung nach Stadtteilen zwischen 2005 und 2025 (Q: Magistrat Statistische Jahrbücher, Statistik Austria)

Bevölkerungsentwicklung Innenstadt

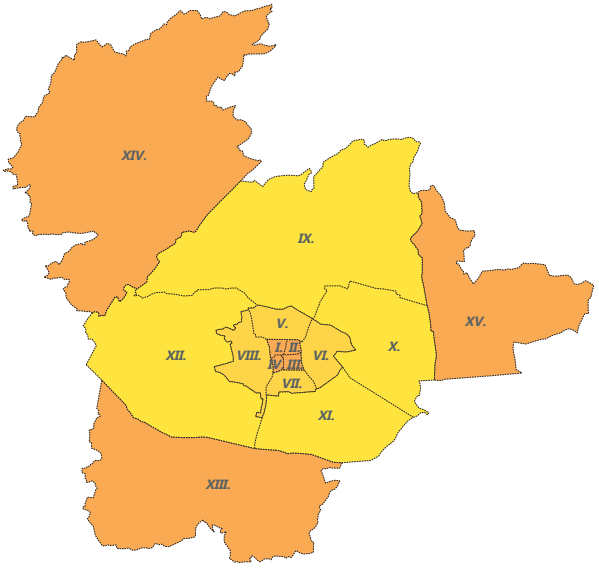
Die Bevölkerungszahl der Innenstadt (I. - IV.) beträgt zusammen 2.898 Personen und damit nur 2,8 % der Gesamtbevölkerung. Der Zuwachs seit 2005 betrug 444 Personen (+18,1 %), wodurch der historische Kern eine Stärkung als Wohnstandort erfuhr. Aufgrund weiterer in Umsetzung oder in Planung befindlicher Projekte ist mit zusätzlichen Wachstumsimpulsen zu rechnen.

Bevölkerungsentwicklung Vorstädte

Die Vorstädte (V. - VIII.) tragen mit 21.035 Personen zu 20,0 % der Gesamtbevölkerung bei. Seit 2005 wuchs in diesem Gebiet die Bevölkerung um 2.064 Personen (+10,9 %) an. Schwerpunkt der Entwicklung war die St. Veiter Vorstadt mit größeren Projekten im Geschoßwohnbau. In den anderen Gemeindebezirken wurden mehrere Wohnbauten zur Schließung von Baulücken oder als Nachverdichtung im Bestand realisiert. Es befinden sich weitere Projekte in Planung bzw. unmittelbar vor der Umsetzung, die zu einer weiteren Bevölkerungszunahme führen werden.

Bevölkerungsentwicklung Kernstadtbereich

Als Kernstadtbereich werden die Gemeindebezirke IX. - XII. bezeichnet, die den kompakten Hauptsiedlungskörper abschließen. Deren Bevölkerungszahl beträgt zusammen 62.606 Personen oder 59,5 % der Gesamtbevölkerung. Der Zuwachs seit 2005 betrug 5.163 Personen (+9,0 %).



Die Entwicklungsschwerpunkte lagen in St. Martin (XII.) mit mehreren größeren Wohnbauprojekten sowie in St. Peter (X.), insbesondere durch das Smart-City-Projekt „hi-Harbach". Die Stadtteile St. Ruprecht und Annabichl wiesen nur ein geringes Wachstum auf. Die derzeit in Annabichl-Feschnig in Realisierung befindlichen Geschoßwohnbauten schlagen in der aktuellen Statistik noch nicht durch.

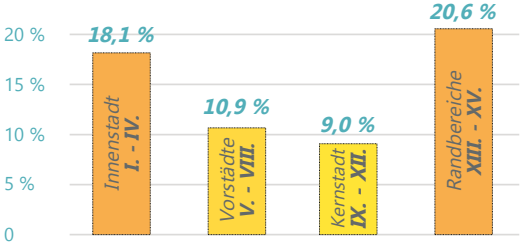
Bevölkerungsentwicklung Randbereiche

Die Gemeindebezirke XIII. - XV., die im Umfeld des städtischen Hauptsiedlungsbereiches als eigene Ortschaften in Erscheinung treten, weisen zusammen 18.717 Einwohner oder 17,8 % der Gesamtbevölkerung auf. Der Zuwachs seit 2005 betrug 3.202 Personen und relativ gesehen mit +20,6 % das stärkste Wachstum aller Stadtteilräume, wobei eine hohe Konzentration auf Viktring (XIII.) zu verzeichnen war. Hier wurden mehrere Projekte im Geschoßwohnbau umgesetzt. Das Wachstum in Wölfnitz beschränkt sich vorwiegend auf den verdichteten Wohnungsneubau im Ortsteil Lendorf. Die Neubauentwicklungen in Emmersdorf fielen in die Periode kurz vor 2005. Demgegenüber wies Hörtendorf nur ein geringes Wachstum auf. In den ländlichen Gebieten beschränkte sich die Neubautätigkeit auf einzelne Erweiterungen, im Sinne der Arrondierung bestehender Siedlungskörper.

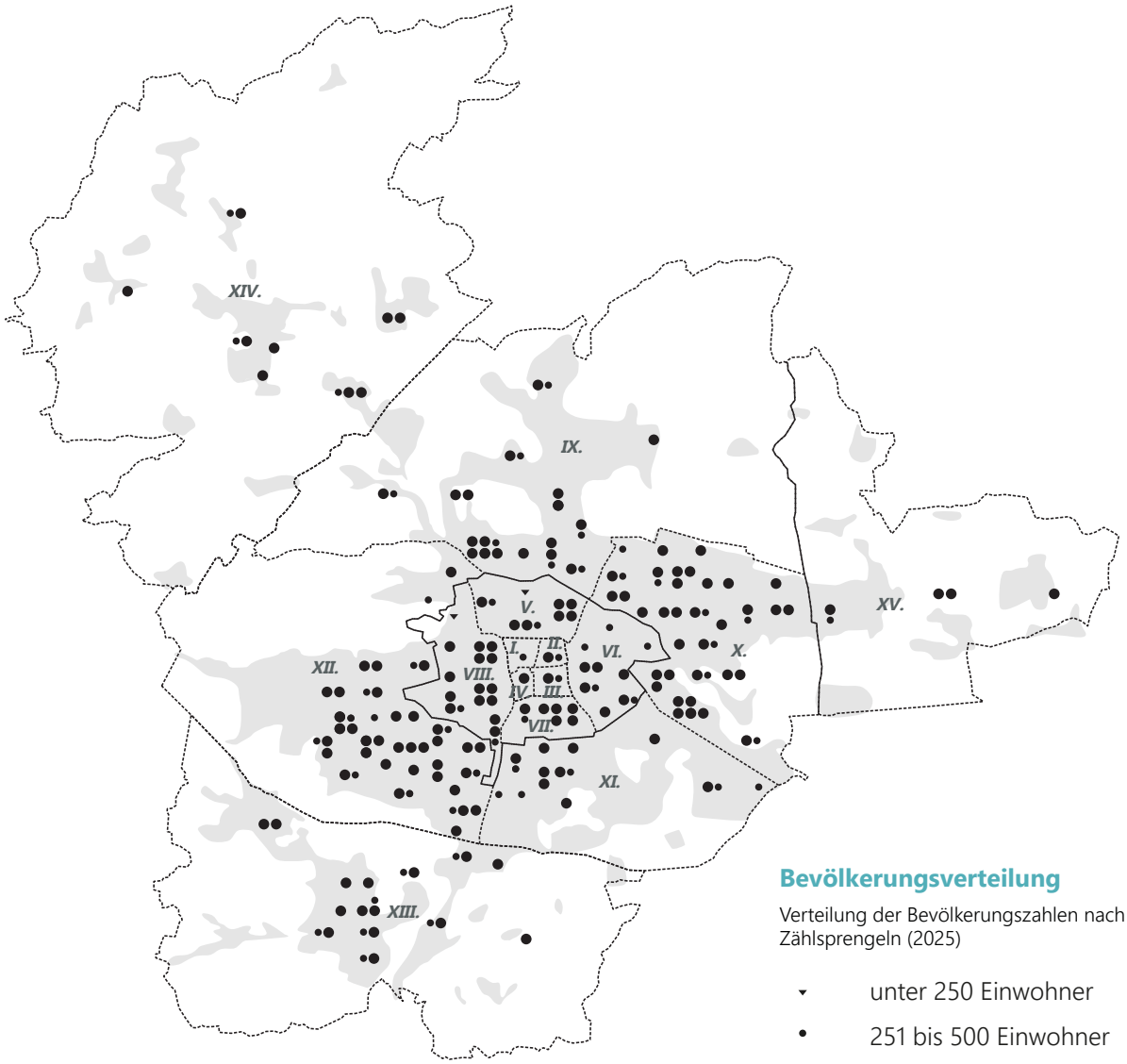
In den Randbereichen wird sich das Bevölkerungswachstum voraussichtlich nicht mehr so stark fortsetzen, da in Zukunft keine maßgeblichen neuen Siedlungspotenziale für den „Außenbereich" zu erwarten sind.

Bevölkerungsentwicklung nach Stadtteilräumen

Relative Veränderung zwischen 2005 und 2025



(Q: Magistrat Statistische Jahrbücher, Statistik Austria)



Bevölkerungsverteilung

Verteilung der Bevölkerungszahlen nach Zählsprengeln (2025)

- unter 250 Einwohner
- 251 bis 500 Einwohner
- 500 Einwohner
- über 2.000 Einwohner

(Q: Magistrat Statistische Jahrbücher, Statistik Austria)

Ergebnis der Analyse

Zusammenfassend ist zur Analyse der Bevölkerungsentwicklung anzumerken, dass größeres Wachstum nur dort zu beobachten ist, wo Neubautätigkeit im Geschoßwohnbau oder verdichteter Form realisiert wurde. Die kleinteilige Nachverdichtung im Bestand oder die Bautätigkeit im Einfamilienhaussegment stabilisiert lediglich die Bestandszahlen, zumal durch die Verringerung der Haushaltsgrößen (Zahl der Personen pro Haushalt) die Bevölkerung tendenziell abnimmt.

Das bedarfsgerechte und auch leistbare Wohnen findet sich hauptsächlich nur in verdichten baulichen Formen wieder. Diese Bebauungstypologie eignet sich wiederum nur für innerörtliche, gut ausgestattete, integrierte Lagen. Die Entwicklung nach außen ist keine Zielsetzung der Raumordnung und bedingt unabsehbare negative volkswirtschaftliche Folgewirkungen. Sowohl für den zehnjährigen Planungshorizont dieser Verordnung als auch für die Zukunft darüber hinaus gilt das Prinzip der Innenentwicklung.

2.2 Wirtschaftsentwicklung

Arbeitsstätten

Laut abgestimmter Erwerbsstatistik 2023 (Gebietsstand 2025) waren in Klagenfurt insgesamt 11.012 Arbeitsstätten mit 77.234 Beschäftigten registriert. Im Rückblick auf 2001 (6.184), 2011 (8.832) und 2021 (10.609) konnte ein stetiger Zuwachs an Arbeitsstätten verzeichnet werden. Der Großteil der Arbeitsstätten entfällt auf Kleinstunternehmen bis max. neun Beschäftigten (88,9 %). Klein- und mittelgroße Unternehmen zwischen 10 und 99 Beschäftigten machen rund 10 % aus. Die restlichen rund 1 % sind Großbetriebe mit mehr als 100 Beschäftigten, davon drei mit über 1.000 Beschäftigte. Im Vergleich zu Kärnten ist festzustellen, dass rund die Hälfte aller Großbetriebe in Klagenfurt ansässig ist. Zu den größten zählt die KABEG Klinikum, dem Magistrat, die Alpen-Adria-Universität, die Kelag AG, die Stadtwerke Klagenfurt AG und die Kostwein GmbH (Maschinenbau).

	Klagenfurt a. W.		Kärnten	
Betriebsgröße	**Arbeitsstätten**	relativ	**Arbeitsstätten**	relativ
< 9 Beschäftigte	9.433	88,9 %	48.862	91,4 %
10-99 Beschäftigte	1.065	10,0 %	4.328	8,1 %
100-999 Beschäftigte	108	0,1 %	267	0,5 %
> 1.000 Beschäftigte	3	0,03 %	6	0,01 %
Gesamt	**10.309**	**100,0 %**	**53.463**	**100,0 %**

Anzahl der Arbeitsstätten 2021 (Q: Statistik Austria)

Erwerbstätige

Die Zahl der Erwerbstätigen steigt insgesamt an. Zwischen 2013 und 2023 hat die Zahl der Erwerbstätigen mit Wohnsitz in Klagenfurt um 13,3 % zugelegt. Die Zahl der Erwerbstätigen am Arbeitsort, gleichzusetzen mit der Zahl der Arbeitsplätze, ist im geringeren Ausmaß um nur 5,0 % angewachsen. Aufgrund der Versorgungsfunktion als Landeshauptstadt gibt es naturgemäß einen Überschuss an Arbeitsplätzen, der allerdings um -9,8 % zurückgegangen ist. Die Zunahme der Erwerbstätigen insgesamt beruht daher vorwiegend auf den Bevölkerungsgewinnen in Verbindung mit dem Anstieg der Personengruppe im erwerbsfähigen Alter. Die Abnahme des Überschusses an Arbeitsplätzen ist ein Indiz dafür, dass die zentralörtliche Funktion bzw. die Bedeutung als Wirtschaftsstandort nicht im selben Ausmaß angestiegen ist wie die Bevölkerungszahlen. Ein weiterer Grund ist die zunehmende Individualisierung der Bevölkerung, die sich im Trend von Single-Haushalten zur stärkeren Kombination von Wohn- und Arbeitsort, widerspiegelt.

Schülerzahlen

Die Entwicklung der Zahl der Schüler und Studierenden verläuft im Betrachtungszeitraum 2013 bis 2023 weitgehend parallel zur Entwicklung der Zahl der Erwerbstätigen. Während die Zahl der Schüler am Wohnort gestiegen ist, nahm die Zahl Schüler am Schulort ab. Insgesamt pendelten 2023 rund 761 Schüler weniger ein als noch im Jahr 2013.

	Anzahl		Veränderung 2013-2023	
Erwerbstätige	**2013**	**2023**	absolut	relativ
am Wohnort	43.927	49.781	+5.854	+13,3 %
am Arbeitsort (Arbeitsplätze)	68.742	72.156	+3.414	+5,0 %
Saldo (Arbeitsplätze-Überschuss)	24.815	22.375	-2.440	-9,8 %
Schüler und Studierende				
am Wohnort	11.645	12.261	+616	+5,3 %
am Schulort	19.531	19.386	-145	-0,7 %
Saldo (Einpendelnde Schüler)	7.886	7.125	-761	-9,7 %

Entwicklung der Zahl an Erwerbstätigen und Schülern zwischen 2013 und 2023 (Q: Magistrat Statistische Jahrbücher, Statistik Austria)

Tätigkeit nach Wirtschaftssektoren

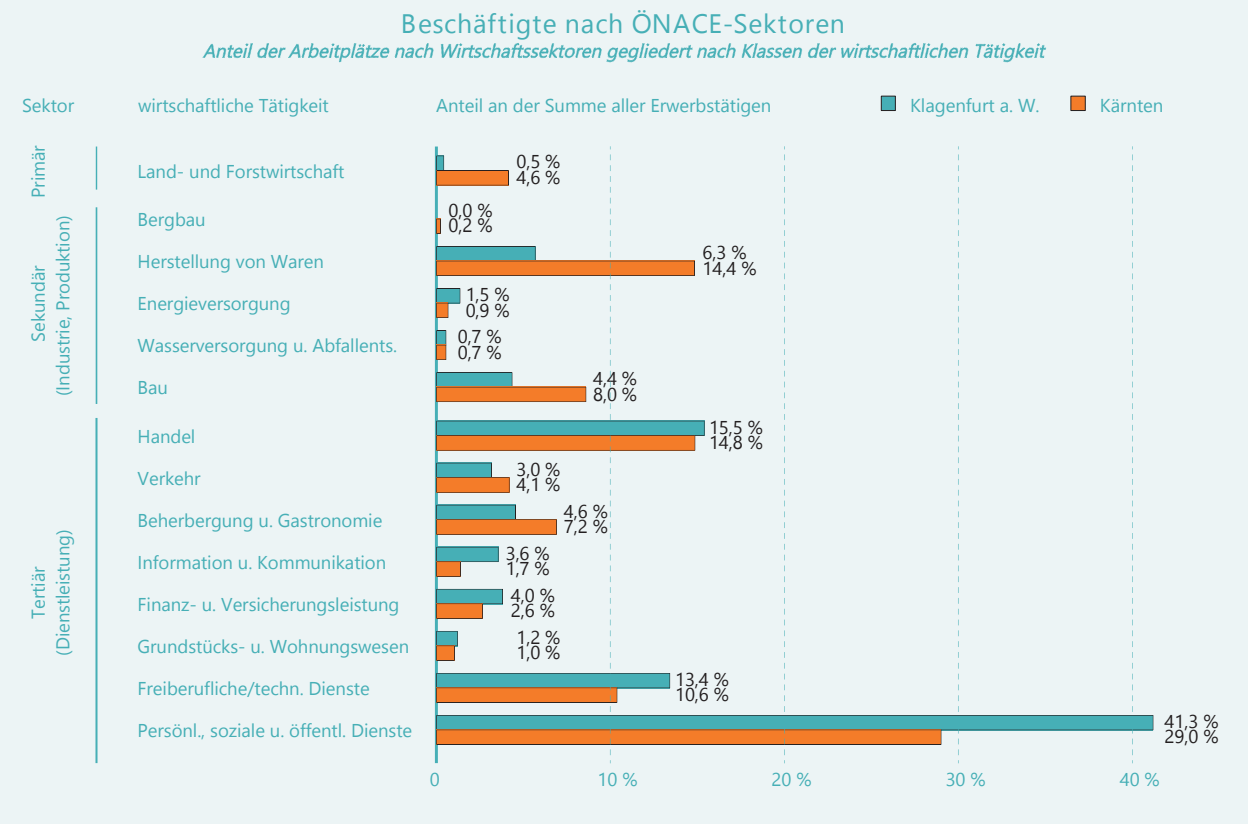
Die Verteilung der Arbeitsplätze auf die einzelnen Wirtschaftssektoren zeigt einen stark ausgeprägten tertiären Sektor. Dies beruht auf der Funktion als Versorgungs- und Verwaltungszentrum einer Landeshauptstadt. 65.368 Beschäftigte bzw. 86,6 % sind im Dienstleistungssektor tätig. Der Landesdurchschnitt beträgt 71,1 %.

Dementgegen ist der sekundäre Sektor mit 9.767 Beschäftigten bzw. 12,9 % unterdurchschnittlich vertreten. Der Landesdurchschnitt beträgt hier 24,3 %.

Im städtischen Raum fällt der primäre Sektor naturgemäß äußerst gering aus. 358 Beschäftigte bzw. 0,5 % sind in der Land- und Forstwirtschaft tätig, während der Landesdurchschnitt immer hin noch 4,6 % aufweist.

Nach der statistischen ÖNACE-Aktivitätsklassifikation ist der Löwenanteil von 31.152 Beschäftigten bzw. 41,3 % im öffentlichen, sozialen oder persönlichen Dienst tätig. Der Wert entspricht nahezu 40 % aller Beschäftigten dieser Klasse in Kärnten (78.033 Personen bzw. 29,0 %). Überdurchschnittlich sind noch die freiberuflichen und technischen Dienstleistungen zu nennen sowie Finanz- und Versicherungsleistungen, Information und Kommunikation und der Handel - alles Branchen, die der zentralörtlichen Bedeutung des Oberzentrums zugehörig sind.

Demzufolge sind die produzierenden Sparten, wie die Herstellung von Waren und das Bauwesen, sehr gering vertreten. Unterdurchschnittlich ist auch der Anteil an Beherbergung und Gastronomie und dem Verkehrswesen, was auf einen geringen Anteil der Tourismuswirtschaft hindeutet.



Beschäftigte nach Wirtschaftssektoren und wirtschaftlicher Tätigkeit (Q: Statistik Austria, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2023)

Erwerbspendler

Von den 49.781 Erwerbstätigen am Wohnort haben 3.313 (6,6 %) ihren Arbeitsplatz am Wohnsitzstandort und müssen nicht pendeln, 33.009 (66,3 %) pendeln innerhalb des Gemeindegebietes und 13.459 (27,0 %) pendeln aus Klagenfurt in eine andere Gemeinde. Den Auspendlern stehen 35.834 Einpendler gegenüber, sodass ein positives Pendlersaldo von +22.375 Erwerbstätigen (44,9 % der Erwerbstätigen am Wohnort) entsteht. Wie bereits zu den Zahlen der Erwerbstätigen dargestellt, nahm der Pendler-Überschuss zwischen 2013 und 2023 um -2.440 Personen ab.

Die größten Pendlerbeziehungen bestehen mit den zweiten Kärntner Oberzentrum Villach, der Nachbargemeinde Ebenthal und der Bezirksstadt St. Veit an der Glan. In weiterer Folge nehmen die Verflechtungen mit zunehmender Distanz der jeweiligen Standortgemeinde ab. Eine Ausnahme bildet Graz, wo immerhin 971 Erwerbstätige im gegenseitigen Austausch stehen. Im Zuge der Inbetriebnahme der Koralmbahn ist eine Intensivierung der Verflechtungen in Richtung Steiermark zu erwarten.

Pendlerstatistik	Anzahl
Erwerbstätige am Wohnort	49.781
Nichtpendler	3.313
Gemeindebinnenpendler	33.009
Einpendler gesamt	35.834
aus einen anderen Bezirk in Ktn.	33.596
aus ein anderes Bundesland	2.238
Auspendler gesamt	13.459
in einen anderen Bezirk in Ktn.	9.574
in ein anderes Bundesland	3.721
ins Ausland	164

Pendlerbeziehungen 2023 (Q: Statistik Austria)

Destination	Einpendler	Auspendler
Villach	2.840	1.930
Ebenthal i. Ktn.	2.492	464
St. Veit an der Glan	1.347	912
Feldkirchen i. Ktn.	1.328	420
Völkermarkt	1.313	405
Ferlach	1.202	574
Maria Saal	927	363
Köttmannsdorf	874	134
Magdalensberg	867	185
Poggersdorf	850	207
Krumpendorf a. W.	791	322
Graz	349	622

Auswahl von Gemeinden mit hohen Pendelverflechtungen 2023 (Q: Statistik Austria)

Tourismus

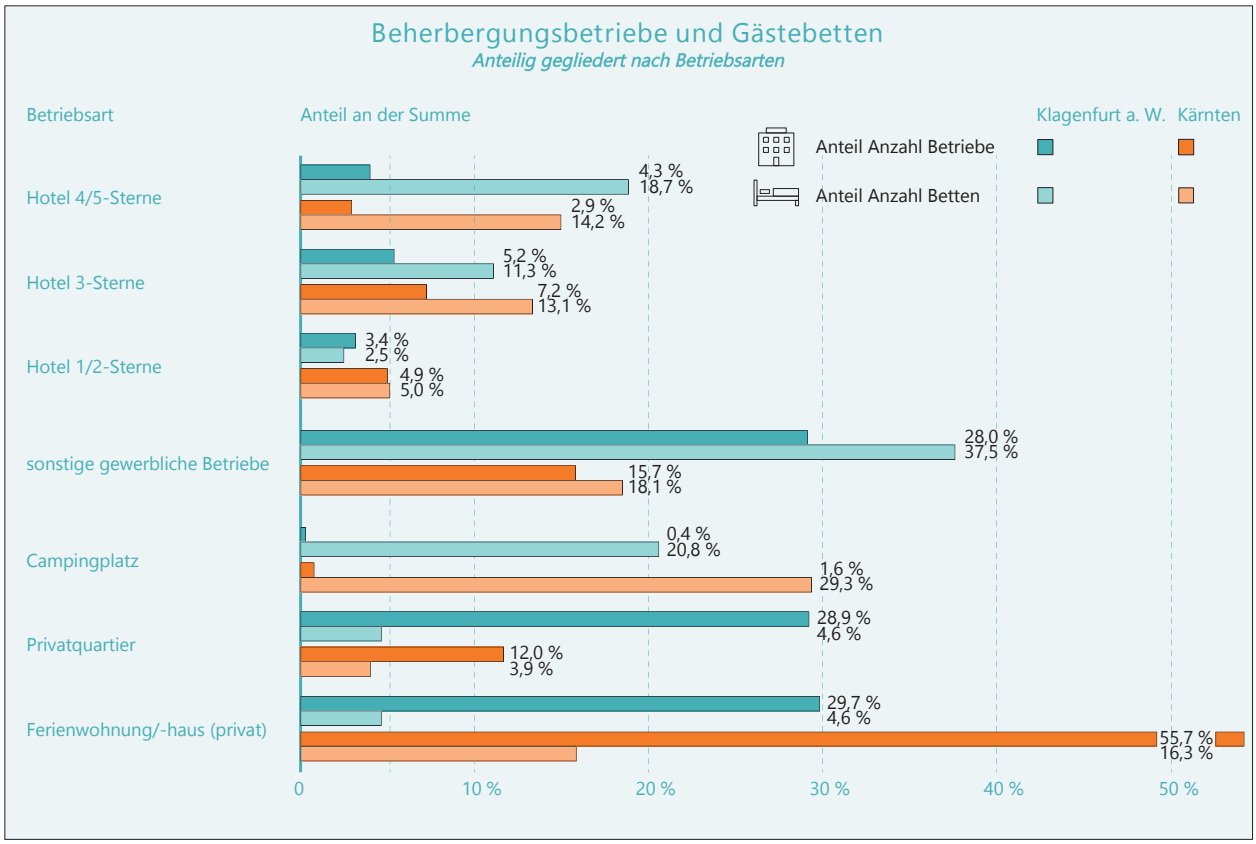
Der Tourismus spielt in der Wirtschaftsstruktur nur eine untergeordnete Rolle. Im Jahr 2024 wurden 497.123 Nächtigungen gezählt. Gegenüber dem Jahr 2025 (419.061 Nächtigungen) konnte eine Zunahme von 18,6 % verzeichnet werden. Die Sommersaison ist deutlich stärker ausgeprägt als der Winter. Die meisten Nächtigungen wurden in den Monaten August (89.305) und Juli (81.333) gezählt, während Jänner (18.980) und Feber (20.909) die geringsten Werte aufwiesen. Die Tourismusintensität ist das Verhältnis von Nächtigungen zu Einwohner. Sie betrug in Klagenfurt 4,72 über das gesamte Jahr 2024 gerechnet.

Der direkte Vergleich zu Villach zeigt dort weitaus höhere Werte mit 1.061.716 Nächtigungen im Jahr 2024, einem Zuwachs von 31,4 % gegenüber 2015 und einer Tourismusintensität von 16,1 Nächtigungen pro Einwohner. Der Landesdurchschnitt betrug bei insgesamt 13.138.793 Nächtigungen 23,4 Nächtigungen pro Einwohner.

Auch im Vergleich zu den anderen Großstädten in Österreich schneidet Klagenfurt unterdurchschnittlich ab. Die Tourismuszahlen in den Hot-Spots Salzburg, Innsbruck und Wien übertreffen Klagenfurt um ein Vielfaches. Anzumerken ist die besonders schwache Wintersaison, in der Klagenfurt die niedrigste Tourismusintensität aller österreichischen Großstädte aufwies.

In Klagenfurt gab es in der Sommersaison 2024 insgesamt 232 touristische Betriebe mit 6.717 Betten. Davon entfielen auf die Kategorie Hotel mit 4- bis 5-Sterne 10 Betriebe mit 1.257 Betten, auf die Kategorie Hotel mit 3-Sterne 12 Betriebe mit 757 Betten und auf die Kategorie Hotel mit 1- bis 2-Sterne 8 Betriebe mit 169 Betten. Im Vergleich zum Landesdurchschnitt sind mehr Betriebe und Betten im höherwertigen Segment vertreten.

Im Weiteren wurden 65 sonstige gewerbliche Betriebe mit 2.521 Betten gezählt sowie 67 Privatquartiere mit 307 Betten und 69 private Ferienwohnungen bzw. -häuser mit 306 Betten. In Klagenfurt ist ein Campingplatz mit 1.400 Betten bzw. Beherbergungseinheiten registriert. Im Vergleich zum Landesdurchschnitt fällt die überdurchschnittliche Anzahl an Betten in sonstigen gewerblichen Betrieben auf, die auf die höhere Anzahl an Schülerheimen u.ä. in der Landeshauptstadt zurückzuführen ist.



Beherbergungsbetriebe und Gästebetten in der Sommersaison 2024 (Q: Statistik Austria)

Kaufkraft

Zur Beurteilung der Wirtschaftskraft wird u.a. der Kaufkraftindex herangezogen. Hierbei lassen sich regionale Einkommens- und Wohlstandsunterschiede bemessen. Laut RegioData betrug 2022 der Kaufkraftindex pro Einwohner in Klagenfurt 103,2 %. Dieser Wert liegt deutlich über den Kärnten Durchschnitt von 86,2 %, aber nur geringfügig über den Österreich Durchschnitt von 100,0 %.

Im Rahmen der Wirtschaftsstruktur- und Kaufkraftverflechtungsanalyse Klagenfurt 2023 (CIMA) wurde festgestellt, dass der Handel rund 85 % der Kaufkraft innerhalb des Gemeindegebietes bindet. Kaufkraftzuflüsse bestehen vor allem aus anderen Kärntner Gemeinden (ca. 403 Mio. €) und aus dem Tourismus (ca. 134 Mio. €). Kaufkraftabflüsse sind insbesondere dem Online-Handel (ca. 79 Mio. €) zuzuschreiben bzw. fließen im geringeren Ausmaß ins restliche Österreich (ca. 12 Mio. €) und nach Villach (ca. 7 Mio. €) ab.

Handel

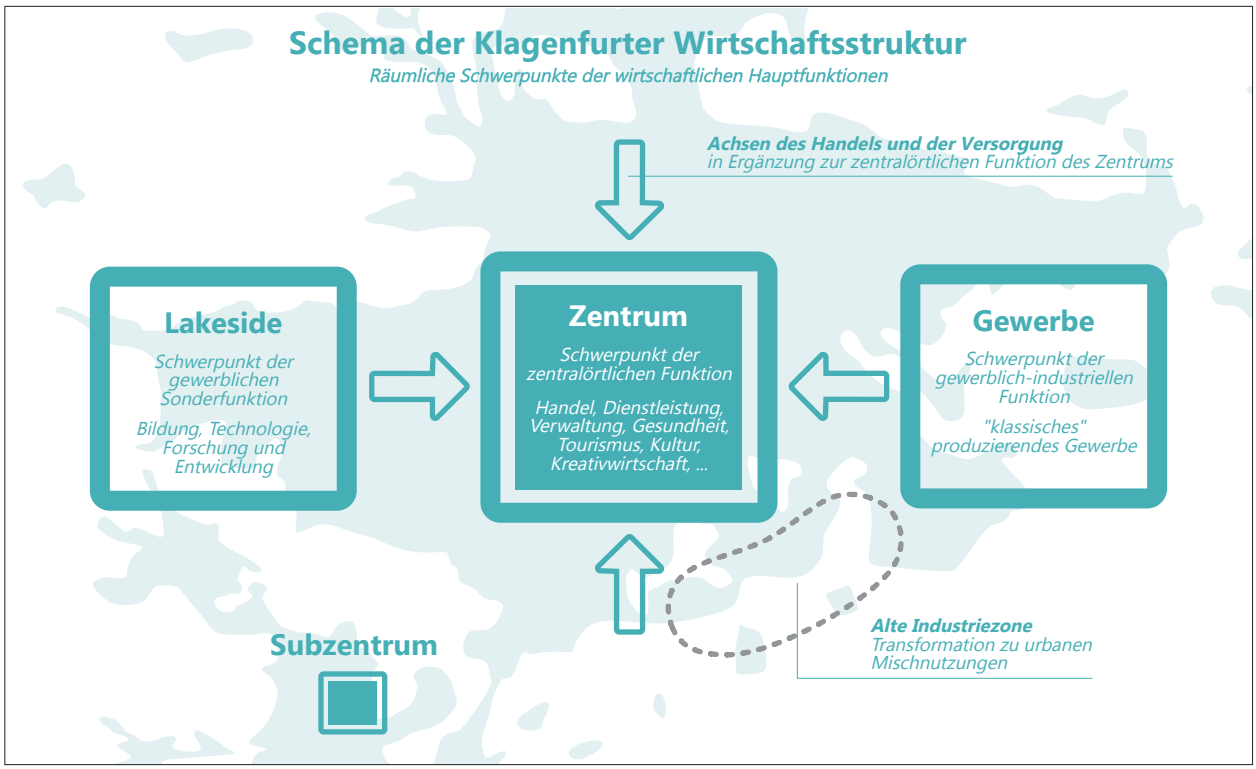
Der Einzelhandel für kurzfristige Bedarfsgüter (Nahversorgung) verteilt sich auf zahlreiche Standorte über das Stadtgebiet. Hierdurch ist eine gute Grundversorgung in der Fläche gegeben. Entlang wichtiger Ausfallstraßen, insbesondere Rosentaler Straße und St. Veiter Straße, befinden sich große Versorgerstandorte von regionaler Bedeutung.

Der Einzelhandel für den mittel- bis langfristigen Bedarf (Facheinzelhandel) konzentriert sich auf die Handelsagglomeration Völkermarkter Straße, die mit einer Gesamtverkaufsfläche von ca. 75.000 m² klar dominiert. Die Innenstadt weist mit ca. 52.000 m² deutlich weniger Verkaufsfläche auf, wobei über die Hälfte auf das innerstädtische Einkaufszentrum City-Arkaden entfällt. Weitere Standorte sind der Südpark mit 16.000 m² Verkaufsfläche sowie mehrere Fachmarktzentren und der Metro-/IKEA-Standort an der Autobahnanschlussstelle K.-Ost.

Anzumerken ist, dass sich bis auf die Innenstadt alle Standorte in „Nicht-integrierte-Lagen" befinden, sodass die Kundenfrequenz ausschließlich über den Autoverkehr erfolgt. Auf den Strukturwandel im Einzelhandel wird im nachfolgenden Kapitel 5.1 (Innenstadt) näher eingegangen.



Handelsbetriebe innerhalb des Innenstadtbereiches, Erhebung Oktober 2025, Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Kagis



Wirtschaftsstruktur

Aus der Analyse der wirtschaftlichen Kennzahlen können folgende Aussagen getroffen werden, die die Wirtschaftsstruktur von Klagenfurt umschreiben.

- Als Landeshauptstadt überwiegt die zentralörtliche Funktion. Ein hoher Anteil der Beschäftigten ist in Verwaltung und Dienstleistung tätig. Die zentralörtlichen Einrichtungen befinden sich überwiegend in der Innen- bzw. Kernstadt, die zusammen mit dem „verbleibenden" Handel, dem kulturellen Leben und der Gastronomie das Zentrum bilden. Als Subzentrum gilt Viktring, welches als Schul- und lokaler Versorgungsstandort die Ergänzung zum Hauptzentrum darstellt.
- Die Achsen der Ausfallstraßen bilden in ihrer stark ausgeprägten Handels- und Versorgungsfunktion, insbesondere jener der Völkermarkter Straße, großteils konkurrierende Ergänzungen zum Zentrum.
- Am westlichen Stadtrand hat sich mit dem „Lakeside Science & Technology Park" ein hochwertiger Wirtschaftsstandort mit dem Schwerpunkt Bildung, Technologie, Forschung und Entwicklung sowie Start-ups entwickelt. Zusammen mit der Alpen-Adria-Universität und den Freizeiteinrichtungen an der Wörthersee-Ostbucht handelt es sich in einem attraktiven Umfeld um eine besondere Lagegunst.
- Der Osten wird durch die gewerblich-industrielle Funktion geprägt. Die historische Industriezone im Südosten der Kernstadt wird durch neue Standorte im Bereich zwischen Autobahn- und Koralmbahntrasse abgelöst. Es bestehen große Flächenpotenziale, die sich für eine qualifizierte Standortentwicklung eignen. Hier soll ein Schwerpunkt auf den produzierenden gewerblich-industriellen Sektor gesetzt werden.

Lakeside

Der Wirtschaftsstandort am westlichen Stadtrand wird zurzeit durch konkrete Projekte (Erweiterung „Lakeside Science & Technology Park" und Alpen-Adria-Universität Klagenfurt) weiterentwickelt und zusätzlich aufgewertet.



Kooperatives Planungsverfahren Lakeside Park
Arbeitsmodell
(Eigene Aufnahme)



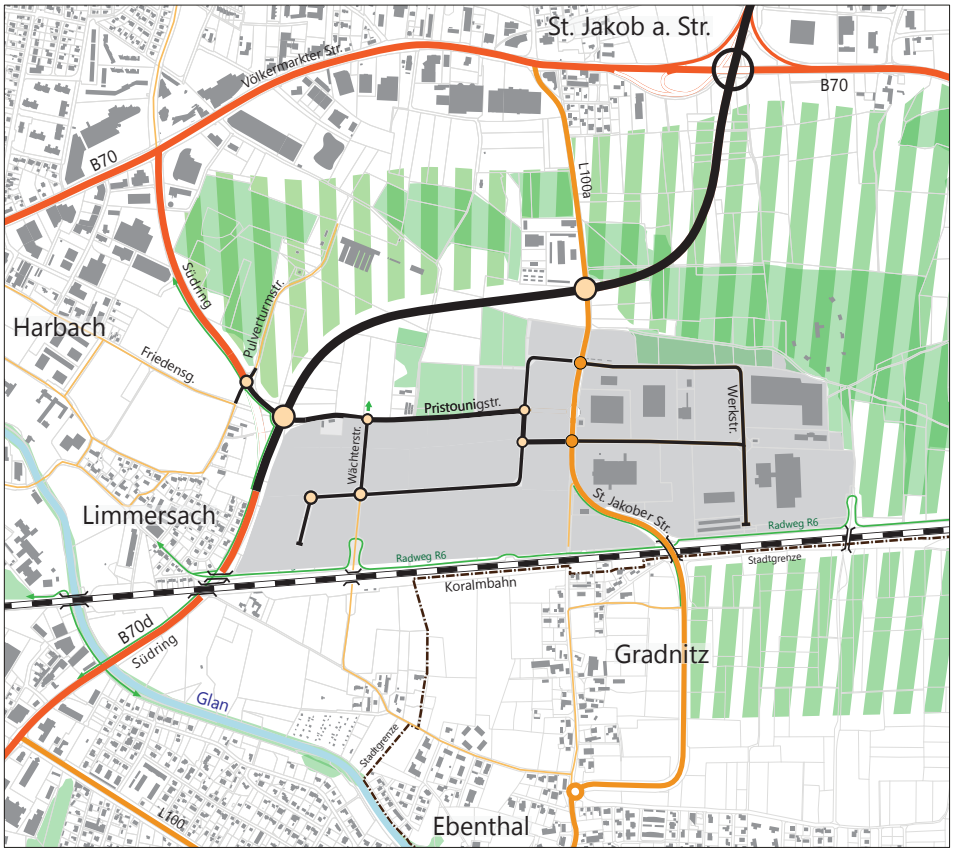
Siegerprojekt im Realisierungswettbewerb Neu- und Umgestaltung
des Campus der Universität Klagenfurt
Architektur: Snøhetta Studio Innsbruck ZT GmbH
(Rendering: Snøhetta)

Masterplan KIZ Ost II

Für den Wirtschaftsstandort am östlichen Stadtrand mit dem Schwerpunkt produzierendes Gewerbe wurde im Jahr 2022 ein Masterplan für die Erweiterung der Klagenfurter Industrie- und Gewerbezone Ost (KIZ Ost) erarbeitet.



Blick auf das Erweiterungspotenzial KIZ Ost II
(Eigene Aufnahme)



Masterplan KIZ Ost II, Endausbauphase (Stand: 2022)
(Q: Raumplanungsbüro DI Johann Kaufmann)

2.3 Siedlungsentwicklung

Flächennutzung, Realraumanalyse

Die zulässige Nutzung auf Grundstücken wird im Flächenwidmungsplan verbindlich festgelegt. Man unterscheidet zwischen Bauland, Grünland und Verkehrsflächen. Dabei handelt es sich zunächst um einen Rechtszustand, der nicht zwingend mit der tatsächlichen Nutzung übereinstimmt. Aus diesem Grund erfolgt die Realraumanalyse, um ein möglichst realistisches Bild der Flächeninanspruchnahme zu erhalten.

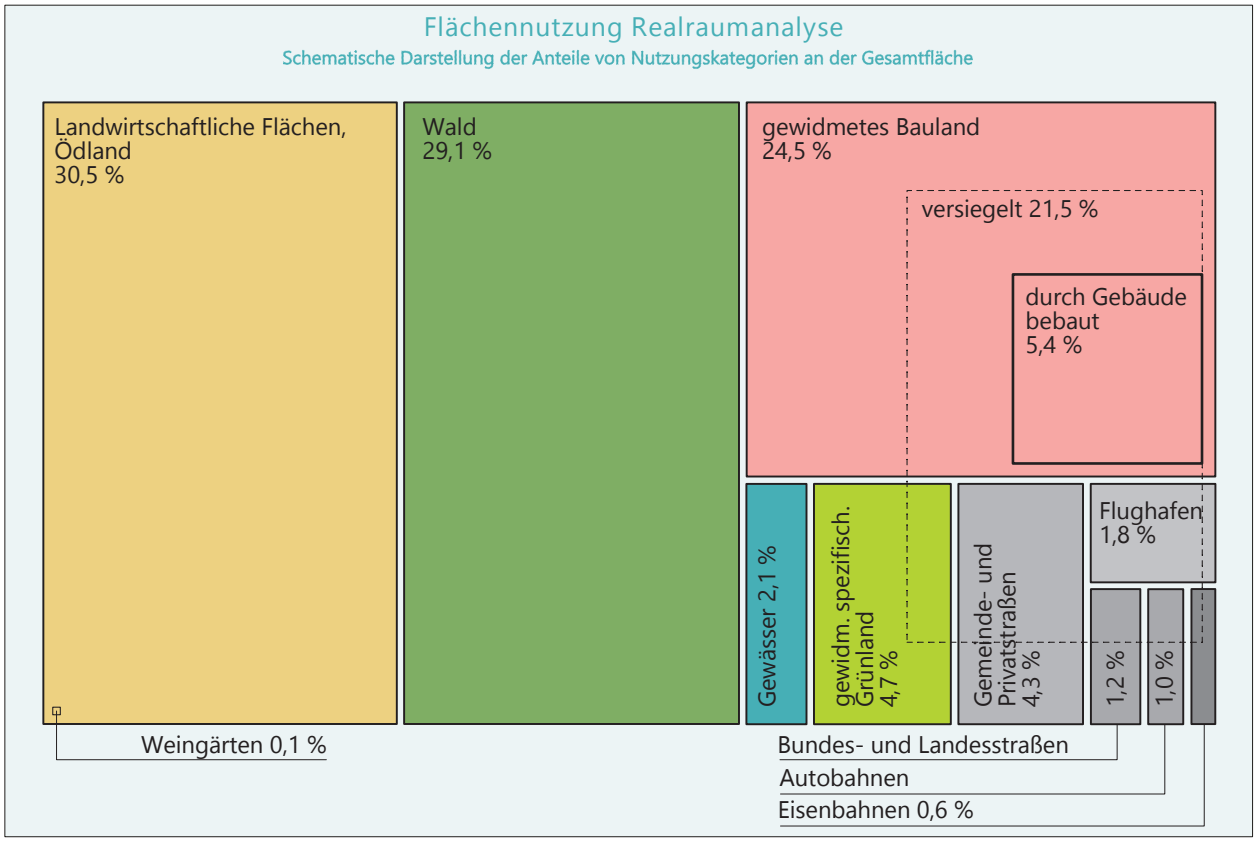
Im Groben besteht das Gemeindegebiet je zu einem Drittel aus landwirtschaftlichen Flächen, aus Wald und aus Siedlungsraum. Räumlich ist die Siedlungstätigkeit überwiegend auf den kompakten, zentralen Stadtkörper konzentriert, während die Randbereiche durch landwirtschaftliche Flächen und Wälder geprägt sind.

Im Vergleich zur Flächennutzung auf Bezirks- und Landesebene fällt auf, dass Klagenfurt einen überdurchschnittlich hohen Anteil an landwirtschaftlichen Flächen aufweist (Klagenfurt: ca. 30 %, Bezirk KL: ca. 26 %, Kärnten: ca. 19 %). Innerhalb des Gemeindegebietes bestehen somit maßgebliche Freiflächen bzw. Freiflächenpotenziale für etwaige räumliche Entwicklungsmöglichkeiten.

In der Realraumanalyse wird auch der Versiegelungsgrad abgeschätzt, der sich aus den Gebäudeflächen und den sonstigen baulichen Anlagen zusammensetzt. Rund die Hälfte des Siedlungsraumes ist durch Bauten belegt. In Bezug auf das gesamte Gemeindegebiet ergibt sich ein geschätzter Versieglungsgrad von ca. 21,5 %.

	Fläche in ha	relativ	Versiegelung in ha	relativ
Landwirtschaftliche Flächen, Ödland	**3.677,8**	**30,5 %**	36,8*	0,3 %*
davon landwirtschaftliche Nutzflächen (Äcker, Wiesen, Weiden)	3.320,5	27,6 %		
davon verbuschte Flächen	159,8	1,3 %		
davon Dauerkulturanlagen, Erwerbsgärten	26,9	0,2 %		
davon Weingärten	14,9	0,1 %		
davon sonstige Grünflächen (Feuchtwiesen, verbuschte Flächen, Biotope, ...)	155,7	1,3 %		
Wald	**3.499,0**	**29,1 %**	34,9*	0,3 %*
davon Wohlfahrtsfunktion	1.643,0	13,7 %		
davon Nutzfunktion	1.456,0	12,1 %		
davon Erholungsfunktion	400,0	3,3 %		
Flächenwidmungsplan (aufgrund von Ansprüchen gewidmete Flächen)	**3.509,1**	**29,2 %**	1.484,4	12,4 %
davon Bauland (Wohn-, Geschäfts-, Gewerbe-, Industriegebiete, ...)	2.940,1	24,5 %	Gebäude 649,5	5,4 %
			Außenanl. 834,9	7,0 %
davon spezifisches Grünland (Erholungs- u. Sportflächen-, Friedhöfe, ...)	569,0	4,7 %	85,4	0,7 %
Verkehrsflächen	**1.067,9**	**8,9 %**	468,9	3,9 %
davon Gemeinde- u. Privatstraßen	521,5	4,3 %	260,8	2,2 %
davon Landesstraßen (inkl. ehem. Bundesstraßen)	147,0	1,2 %	73,5	0,6 %
davon Autobahn	115,1	1,0 %	57,6	0,5 %
davon Eisenbahn	70,8	0,6 %	35,4	0,3 %
davon Flughafen	213,5	1,8 %	41,7	0,3 %
Gewässer	**257,2**	**2,1 %**	2,6*	0,0 %*
davon stehende Gewässer	188,0	1,5 %		
davon fließende Gewässer	69,2	0,6 %		
Gesamt	**12.011,0**	**100,0 %**	2.581,9,4	21,5 %

*) Der Versiegelungsgrad im Grünland wird Pauschal mit 1,0 % angenommen, z. B. für Feld- und Forstwege, Lagerplätze, Stegeinbauten udgl.
Flächennutzung Realraumanalyse 2025 (Q: Statistik Austria, Flächenwidmungsplan, DKM, Waldentwicklungsplan)



Flächennutzung Realraumanalyse 2025 (Q: Statistik Austria, Flächenwidmungsplan, DKM, Waldentwicklungsplan)

Siedlungsentwicklung in Zeitabschnitten

Die Siedlungsentwicklung in Zeitabschnitten (siehe Siedlungsgenese auf den nachfolgenden Seiten) zeigt das kontinuierliche Anwachsen des Siedlungsraumes proportional zum Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum. Mit dem allgemein zunehmenden höheren Lebensstandard über die Zeit steigt auch die Flächeninanspruchnahme jedes Einzelnen.

In der Aufnahme der Österreichkarte (ÖK) aus dem Jahr 1880 ist Klagenfurt noch überwiegend auf das ca. 7 ha große Quadrat der Ringstraße begrenzt, welches seit der Errichtung der Festungsanlagen im 16. Jahrhundert rund 300 Jahre lang den Siedlungsraum vorgab. Die Vororte bestanden aus kleinen dörflichen Ansiedelungen. Erste Erweiterungsachsen sind im Entstehen, die sich am damals noch neuen Eisenbahnnetz orientieren.

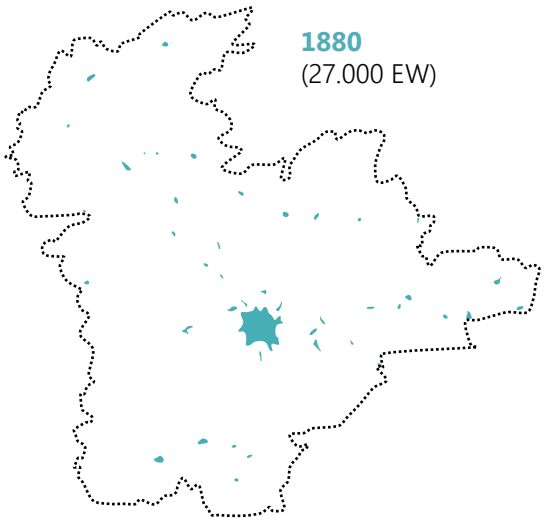
Zwischen 1880 und 1930 wuchs die Bevölkerungszahl um das Doppelte sprunghaft an. Bis zu den Bahntrassen wurde der Siedlungsraum durch kompakte, vorwiegend gründerzeitliche Bebauung aufgefüllt. Die dörflich geprägten Vororte nahmen an Bedeutung zu, zumal die rein landwirtschaftliche Funktion immer mehr durch Wohn-, Gewerbe- und Infrastrukturnutzungen ergänzt wurde.

In der Betrachtung auf den Stand 1960 wird die flächenhafte Ausweitung des Siedlungsraums ersichtlich. Neben dem quantitativen Wachstum an Bevölkerung, vorrangig in räumlich-konzentrierten Großsiedlungen (Kanaltaler Siedlung), sind bereits die ersten Auswirkungen der Automobilität erkennbar. Vor allem die Einfamilienhausstrukturen nehmen den Raum stark in Anspruch, bis dieser im Jahr 1980 ungefähr die heutigen Ausmaße der Siedlungsgrenzen erreichte.

Der Blick auf das Jahr 2000 verdeutlicht den Zustand einer eintretenden Stabilisierung des Siedlungssystems. Die naturräumlichen Grenzen sind erreicht oder werden durch technische Infrastrukturen, wie Südring und Autobahnnordumfahrung, abgeschlossen.

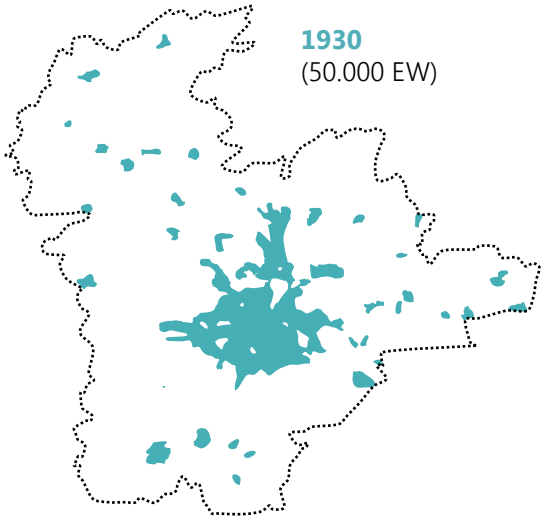
Der aktuelle Stand 2025 zeigt kaum noch Erweiterungen nach außen. Das Wachstum erfolgt nach den Prinzipien der Innenentwicklung und Innenverdichtung.

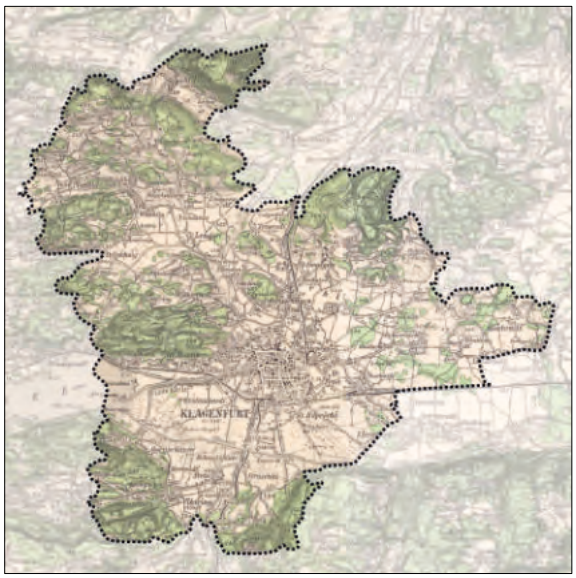
Siedlungsentwicklung Klagenfurt



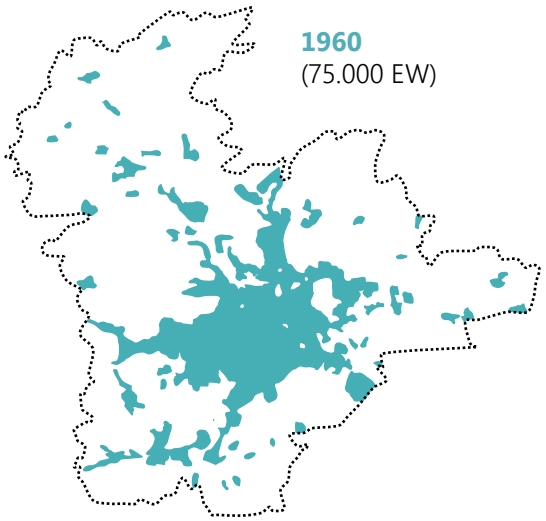


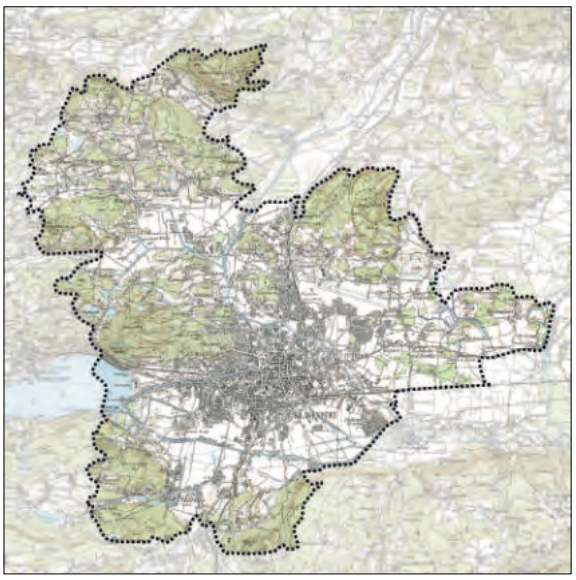
ÖK 25, um 1880 (Quelle: BEV)



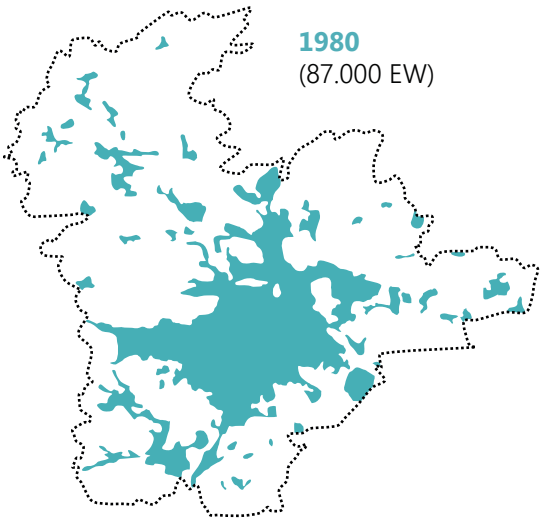


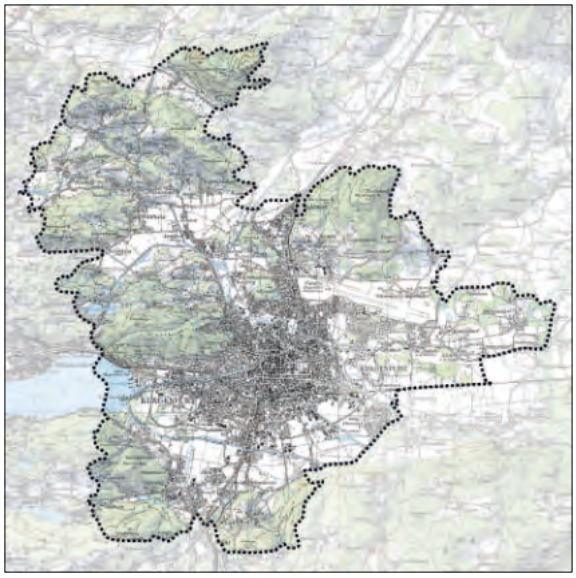
ÖK 75, um 1930 (Quelle: BEV)



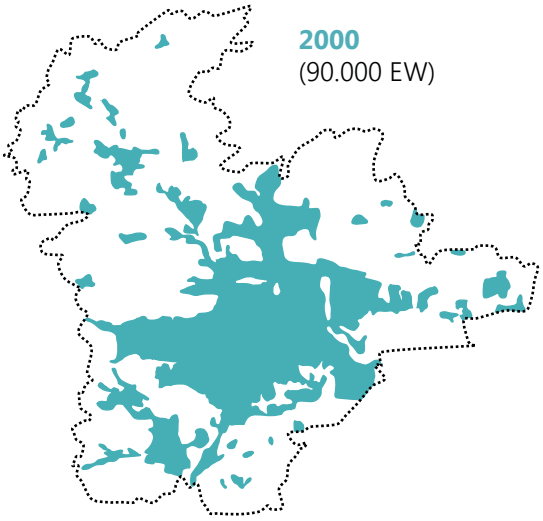


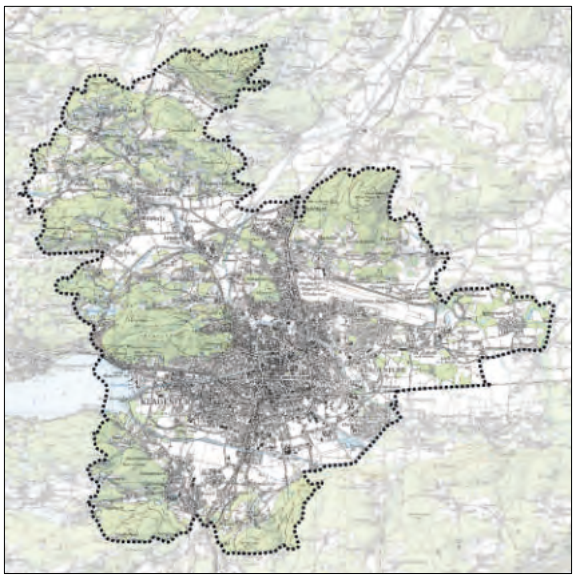
ÖK 50, um 1960 (Quelle: BEV)



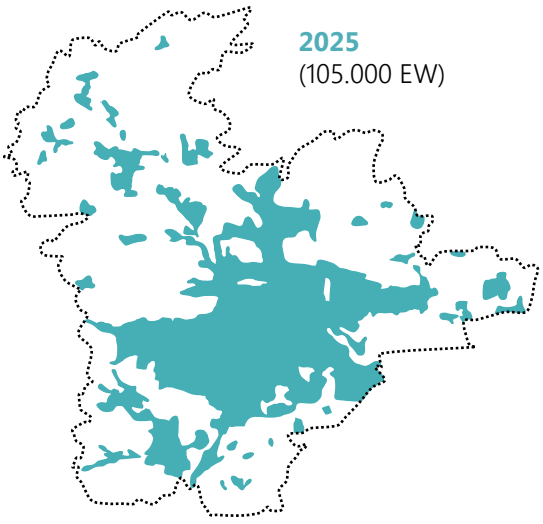


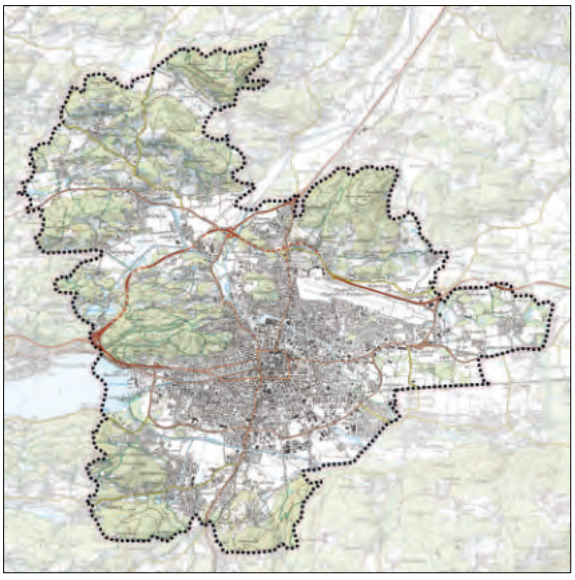
ÖK 50, um 1980 (Quelle: BEV)





ÖK 50, um 2000 (Quelle: BEV)





ÖK 50, 2025 (Quelle: BEV)

Innenentwicklung

Die Siedlungsentwicklung gilt räumlich im Wesentlichen als abgeschlossen. Wie in der vorherigen Analyse veranschaulicht, fanden in der jüngeren Vergangenheit keine größeren Siedlungserweiterungen nach außen statt. Die Siedlungstätigkeit konzentriert sich nunmehr auf Flächen der sogenannten „Innenentwicklung". Dies bedeutet, dass Baulücken und Freiflächen innerhalb des Siedlungszusammenhangs beansprucht werden oder dass Gebiete im Zuge von Umstrukturierungen von einer Nutzung in die andere überführt werden. Als Beispiel ist das „Neuner-Areal an der Walk" zu nennen, welches von der ehemaligen Lederfabrik über eine belastete Industriebrache zu einem innerstädtischen Wohnquartier transformiert wird. Die Maßnahmen zur Innenentwicklung haben nicht nur ökonomische und ökologische Vorteile, sondern wirken sich auch im sozialen Gefüge der Stadt aus, zumal Gebiete „repariert und aufgewertet" werden, die ansonsten einem lebensfreundlichen Umfeld entzogen würden.

Maßnahmen und Grundsätze der Innenentwicklung sind:

- Verwendung von vorhandenem Bauland, also von Flächen, die bereits für eine Bebauung vorgesehen sind und als geeignet befunden wurden
- Wiedernutzung von innerstädtischen Brachen, untergenutzten Gebäuden und Flächen (Flächenrecycling)
- Sanierung von bestehender Bebauung, Befüllung von Leerstand oder Intensivierung von Nutzungen
- Maßvolle Verdichtung (Nachverdichtung) durch flächensparende Bauformen, Aufstockungen, Dachgeschoßausbau u.ä.
- Nutzungsdurchmischung (urbane Mischung) und Mehrfachnutzung in Wechselwirkung (neue Wohn- und Arbeitswelten)
- Primär Standorte in integrierten Lagen (Standorte, die einen Verzicht auf die Automobilität erlauben)
- Belebung der Innenstadt, des Kernstadtbereiches und lokaler Ortskerne
- Städtebauliche Aufwertung von Gebieten, die einem Umstrukturierungsprozess unterliegen (Transformationsgebiete), z.B. alte Industriegebiete

Projekte

Auswahl größerer Wohnbauprojekte:

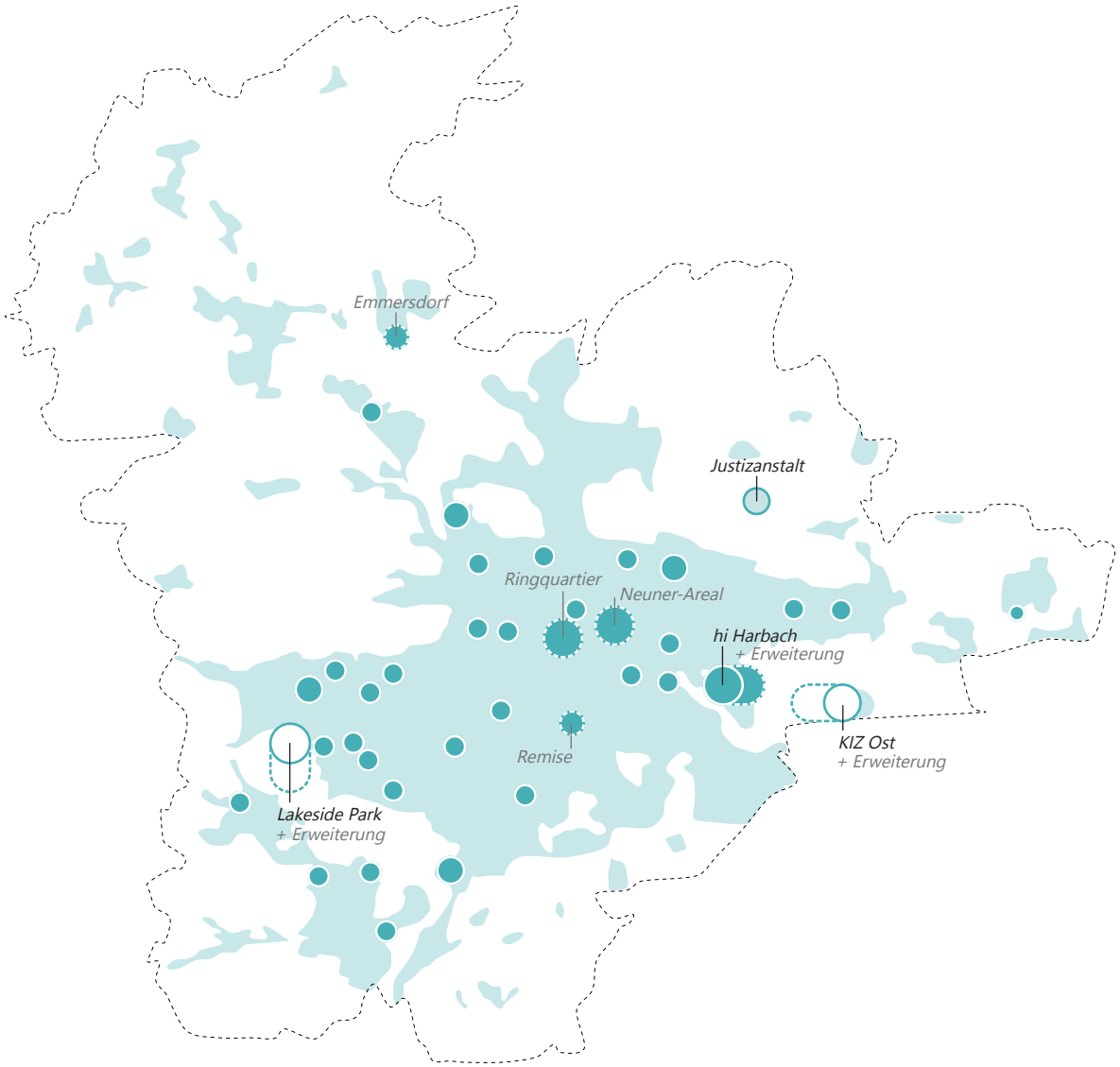
- Viktring „Wohnbebauung Illyrerweg" (2016-2020)
- Harbach (1. Baustufe 2019-2022, 2. Baustufe 2026)
- Kohldorfer Straße „Seenah Wohnen I & II" (2018-2021)
- Wohnanlagen Feschnigstraße (2020-2023)
- Anzengruberstraße Wohnanlage (2023-2026)
- Sterneckstraße-Heftergasse-Koschatstraße (2011-2014)

Auswahl größerer baulicher Entwicklungen sonstiger Nutzungen:

- Lakeside Park (1. Baustufe 2003, voraus. Fertigstellung 9. Baustufe 2027)
- Justizanstalt (voraus. Fertigstellung 2027)
- Biomasse-Heizkraftwerk Klagenfurt Ost (2017)

Ausblick

- St. Veiter Ring/Kraßniggstraße (Ringquartier)
- Harbach (3. und 4. Baustufe)
- An der Walk: Wohnquartier Neuner Gründe



Projektgebiete (Auswahl größerer Entwicklungen)

Umgesetzte Projekte 2015-2025

- Wohnbau
- Wirtschaftsstandorte
- Sondernutzungen

Projekte in Vorbereitung

- Verdichteter Wohnbau
- Wirtschaftsstandorte (Erweiterungen)

Siedlungsfläche 2025

Gemeindegrenze

3 Baulandbedarf & -mobilisierung

Aussagen zu § 9 Abs. 3 Z 3 K-ROG 2021:
„den abschätzbaren Baulandbedarf unter Berücksichtigung der Bevölkerungs-, Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung"

Aussagen zu § 9 Abs. 3 Z 11 K-ROG 2021:
„die Baulandmobilisierung"

Das Stadtentwicklungskonzept bildet die Grundlage für die planmäßige Gestaltung und Entwicklung des Gemeindegebietes, insbesondere für die Erlassung des Flächenwidmungsplanes. Es bildet damit ein wesentliches Steuerungsinstrument für die Bodenpolitik. Die Neuausweisung von Bauland bzw. die Umstrukturierung von bestehendem Bauland zugunsten einer anderen Funktion richtet sich zunächst nach einer fachlich errechneten Bedarfsabschätzung. Dabei wird zwischen Flächenbedarfen für die Wohnfunktion, für Wirtschaft und Tourismus sowie für Versorgungseinrichtungen unterschieden. Die berechneten Bedarfe werden in der Bauflächenbilanz dem unbebauten Bauland gegenübergestellt, um zu prüfen, wieviel von den abschätzbaren Bedarfen im Baulandbestand untergebracht werden können. In diesem Berechnungsmodell handelt es sich zunächst um einen theoretischen Ansatz, der die tatsächlichen Gegebenheiten, die Verfügbarkeit und andere etwaige Beschränkungen auf den einzelnen Baulandflächen außer Acht lässt. Aus diesem Grunde sind weiterführende Baulandmobilisierungsmaßnahmen erforderlich, die entweder durch rechtliche Instrumente festgelegt oder durch informelle Instrumente in der praktischen Arbeit umgesetzt werden können. In diesem Kapitel werden entsprechende Empfehlungen angeführt.

Insgesamt wird durch die Darstellung der abschätzbaren Bedarfe der Rahmen für die zu erwartende räumliche Entwicklung gesetzt.

Fazit

- Großes Freiflächenpotenzial
- Verantwortungsvoller Umgang mit Grund und Boden
- Baulandmobilisierungsmaßnahmen

3.1 Bauflächenbilanz

Die Verpflichtung zur Erstellung einer Bauflächenbilanz ist in § 15 Abs. 3 K-ROG 2021 verankert. Demnach hat sich das Ausmaß des unbebauten Baulandes nach dem abschätzbaren Baulandbedarf in der Gemeinde, unter Berücksichtigung der Bevölkerungs-, Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur innerhalb eines Planungszeitraumes von zehn Jahren, zu richten. Bei der Ermittlung des Baulandbedarfes ist auf die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung sowie auf eine flächensparende Bebauung Bedacht zu nehmen. Der Bürgermeister hat den Baulandbedarf jeweils getrennt für die einzelnen Baugebiete zu erheben, darzustellen und auf den aktuellen Stand zu halten.

Ausschlaggebend ist das unbebaute Bauland (Baulandreserve), welches unabhängig seiner tatsächlichen Verfügbarkeit, der abschätzbaren Bedarfsdeckung gegenübergestellt wird. In der Bilanz ergibt sich demnach entweder ein Baulandüberhang oder eine Baulandunterversorgung für das jeweilige Baugebiet. Die Ergebnisse bilden ein rechnerisches Indiz für den Umgang mit bestehenden Baulandreserven und neuen Siedlungspotenzialen.

Die Bauflächenbilanz erfolgt aufbauend zum vorangegangenen Stadtentwicklungskonzept 2020+ mit Erhebungen aus dem Jahr 2015. Die erstmalige Aufnahme geht bis in das Jahr 1998 zurück.

Baulandentwicklung

Die Gesamtfläche des Gemeindegebietes beträgt 12.011,3 ha (120,1 km^2). Davon sind 2.940,1 ha als Bauland gewidmet. Dies entspricht 24,5 % der Gesamtfläche. Zum Vergleich werden 3.946,7 ha (32,9 %) als Wald bzw. 3.509,5 ha (29,2 %) für die Landwirtschaft genutzt. Die Gewässerflächen betragen lediglich 290,4 ha (2,4 %).

Aus der Gegenüberstellung des Baulandbestandes der Jahre 2015 und 2025 ist festzustellen, dass lediglich 58,1 ha bzw. 2 % neues Bauland ausgewiesen wurden, obwohl die Stadt im Vergleichszeitraum um 7.376 Einwohner zunahm. In der Größenordnung entspricht dies dem Bevölkerungsstand der Stadtgemeinde Ferlach mit einer Baulandgesamtfläche von rund 530 ha.

Der Baulandzuwachs ist insbesondere auf die Sondergebietsausweisung für die Justizanstalt und auf das Wohnbauprojekt Harbach zurückzuführen. Der Rest betrifft kleinräumige Arrondierungen und Anpassungen von bereits genutzten Flächen. Im Weiteren fanden Umstrukturierungen des bestehenden gewerblichen Baulandes zugunsten der Wohnfunktion statt.

Insgesamt ist aus der Entwicklung des Baulandes aus dem vergangenen Jahrzehnt ein äußerst restriktiver Umgang mit Neuausweisungen abzulesen. Die Bedarfe richten sich auf die Innenentwicklung, Erweiterungen nach außen bilden die Ausnahme.

	Gewidmete Fläche in ha		Veränderung 2015-2025	
Widmungskategorie	**2025**	**2015**	**ha**	**%**
Dorfgebiet	230,3	209,2	21,1	10,1%
Wohngebiet	1.590,4	1.545,2	45,2	2,9%
Wohnbauland	**1.820,7**	**1.754,4**	**66,3**	**3,8%**
Kurgebiet	36,6	36,7	-0,1	-0,3%
Gemischtes Baugebiet	275,1	289,7	-14,6	-5,0%
Geschäftsgebiet	168,9	156,5	12,4	7,9%
multifunktionales Bauland	**480,6**	**482,9**	**-2,3**	**-0,5%**
Gewerbegebiet	71,3	75,1	-3,8	-5,1%
Industriegebiet	363,2	376,2	-13,0	-3,5%
Wirtschaftsbauland	**434,5**	**451,3**	**-16,8**	-3,7%
Sondergebiet	**204,3**	**193,4**	**10,9**	-
Bauland gesamt	**2.940,1**	**2.882,0**	**58,1**	**2,0%**

Entwicklung des Baulandes zwischen 2015 und 2025
(Q: Flächenwidmungsplan)

Analyse des Baulandes

Gemäß der Berechnung nach den Richtlinien des Amtes der Kärntner Landesregierung wird das aktuell gewidmete Bauland nach Widmungskategorien wie folgt gegliedert:

- bebautes bzw. widmungsgemäß verwendetes Bauland,
- Bauland, das als Aufschließungsgebiet belegt ist, d. h. derzeit besteht kein unmittelbarer Bedarf, ungünstige natürliche Verhältnisse oder ungenügende Erschließung (§ 25 Abs. 1 K-ROG 2021)
- unbebautes bzw. nicht widmungsgemäß verwendetes Bauland (Baulandreserve).

Aus der Analyse des Baulandes ist erkennbar, dass rund 8,4 % des gesamten Baulandes als Baulandreserve gelten. Mit 8,6 % liegen die Reserven im Wohnbauland weitgehend im Durchschnitt, während im Wirtschaftsbauland mit 12,5 % größere Flächenpotenziale zur Verfügung stehen.

Aufschließungsgebiete bleiben bei der Bauflächenbilanz unberücksichtigt, da sie durch die Gründe der Festlegung vom kurzfristigen Bedarf ausgenommen sind. Derzeit besteht mit dem Standort südliches Hörtendorf nur ein einziges Aufschließungsgebiet innerhalb des Gemeindegebietes.

	Bauland 2025 in ha				Anteil Bauland-reserve
Widmungskategorie	gewidmet	bebaut	Aufschließung	Baulandreserve	
Dorfgebiet	230,3	198,0	4,8	27,5	11,9 %
Wohngebiet	1.590,4	1.455,7	5,1	129,6	8,1 %
Wohnbauland	1.820,7	1.653,7	9,9	157,1	8,6 %
Kurgebiet	36,6	29,8	0,0	6,8	18,6 %
Gemischtes Baugebiet	275,1	260,8	0,0	14,3	5,2 %
Geschäftsgebiet	168,9	164,0	0,0	4,9	2,9 %
multifunktionales Bauland	480,6	454,6	0,0	26,0	5,4 %
Gewerbegebiet	71,3	64,5	0,0	6,8	9,5 %
Industriegebiet	363,2	315,6	0,0	47,6	13,1 %
Wirtschaftsbauland	434,5	380,1	0,0	54,4	12,5 %
Sondergebiet	204,3	194,4	0,0	9,9	4,8 %
Bauland gesamt	2.940,1	2.682,8	9,9	247,4	8,4 %

Baulandbestand gegliedert nach Komponente
(Q: Flächenwidmungsplan, Stand Sep. 2025)



Beispiel für eine Baulandreserve,
als Baulücke im Wohnsiedlungsgebiet
(Q: Digitaler Zwilling)



Beispiel für eine großflächige Baulandreserve
der Widmungskategorie Industriegebiet
(Q: Digitaler Zwilling)

Baulandreserve nach Größenklassen

Bei der Erhebung der Baulandreserve wurden zusammenhängende Baulandflächen unabhängig von internen Grundstücksgrenzen erhoben, also unbebaute Areale wie sie in der Natur in Erscheinung treten.

Im Rahmen der Auswertung von insgesamt 744 erhobenen Flächen ist aufgefallen, dass es sich einerseits bei einer Mehrzahl von 636 Fällen um kleinere Flächen handelt, die als einzelne Baulücken zu beurteilen sind. Diese Kleinflächen gelten siedlungsstrukturell als unbedenklich, zumal sie als Teil des fortschreitenden baulichen Entwicklungsprozesses zu sehen sind.

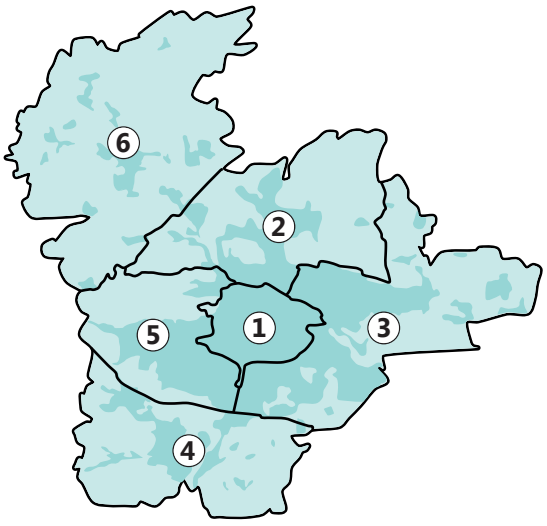
Andererseits wurden 52 Großflächen, jeweils über 1,0 ha Größe, ausgemacht, die allein für 44,7 % der gesamten Baulandreserve verantwortlich sind. Gerade diese Flächen sind für die angestrebte räumliche Entwicklung von Bedeutung, da im Falle einer baulichen Verwertung eine planmäßige Gestaltung gesetzlich vorgeschrieben ist. Zudem dienen einzelne Flächen als strategische Reserve, die für zukünftige Planungen vorbehalten werden.

	Baulandreserven nach Größenklassen		
Größenklasse	Anzahl	ha	Flächenanteil
größte Flächen (9,9 u. 9,6 ha)	2	19,5	7,9 %
Großflächen > 2 ha	15	43,1	17,4 %
Großflächen 1 - 2 ha	35	48,1	19,4 %
Großflächen gesamt	52	110,7	44,7 %
mittelgroße Flächen 0,5 - 1 ha	56	38,3	15,5 %
Kleinflächen < 0,5 ha	636	98,4	39,8 %
Baulandreserve gesamt	744	247,4	100,0 %

Baulandreserven nach Größenklassen

Baulandreserve nach Stadtteilen (Planungsräume)

Im Folgendem wird die räumliche Differenzierung nach Planungräumen dargestellt, die im Wesentlichen den Stadtteilabgrenzungen entspricht. Die Innenstadtbezirke sind aufgrund ihrer Kleinteiligkeit zusammengefasst, ebenso die östlichen Bezirke St. Peter, St. Ruprecht und Hörtendorf, die aufgrund ihrer ähnlichen strukturellen Ausprägungen vergleichbar sind.



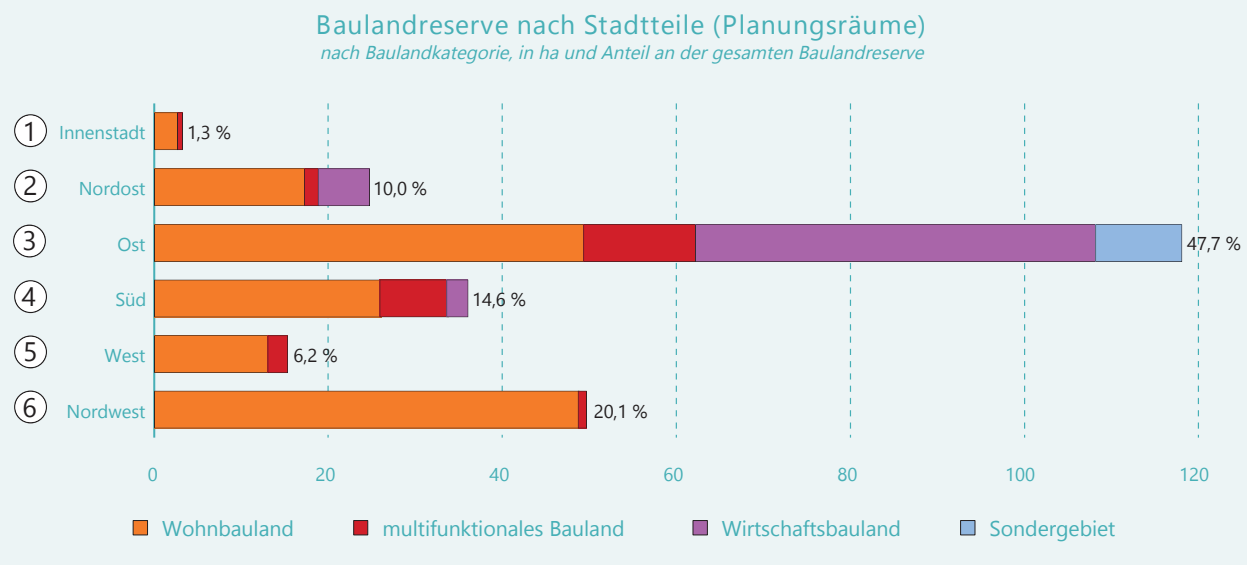
Planungsräume

1. Innenstadt
2. Nordost
3. Ost
4. Süd
5. West
6. Nordwest

Einteilung von Stadtteilen in Planungsräume

	Baulandreserven in ha nach Stadtteile (Planungsräume)					
Planungsraum	Bauland	Wohnen	multifunktional	Wirtschaft	Sondergebiet	Summe/Anteil
① Innenstadt	gewidmet	187,8	153,4	23,4	68,6	433,2
	Reserve	**2,7**	**0,6**	**0,0**	**0,0**	**3,3 (1,3 %)**
② Nordost	gewidmet	267,9	54,8	33,7	67,8	424,2
	Reserve	**17,3**	**1,6**	**5,9**	**0,0**	**24,8 (10,0 %)**
③ Ost	gewidmet	516,8	155,0	369,8	40,6	1.082,2
	Reserve	**49,4**	**12,8**	**46,0**	**9,9**	**118,1 (47,7 %)**
④ Süd	gewidmet	228,5	58,4	5,5	0,2	292,6
	Reserve	**25,9**	**7,7**	**2,5**	**0,0**	**36,1 (14,6 %)**
⑤ West	gewidmet	339,3	54,9	2,1	26,0	422,3
	Reserve	**13,1**	**2,3**	**0,0**	**0,0**	**15,4 (6,2 %)**
⑥ Nordwest	gewidmet	280,4	4,1	0,0	1,1	285,6
	Reserve	**48,7**	**1,0**	**0,0**	**0,0**	**49,7 (20,1 %)**
Gesamt	gewidmet	1.820,7	480,6	434,5	204,3	2.940,1
	Reserve	**157,1**	**26,0**	**54,4**	**9,9**	**247,4**

(Q: Flächenwidmungsplan)



(Q: Flächenwidmungsplan)

Im Rahmen der Auswertung von unbebauten Baulandflächen nach Stadtteilen ist aufgefallen, dass eine starke ungleiche räumliche Verteilung innerhalb des Gemeindegebietes vorherrscht. Während der Planungsraum Innenstadt naturgemäß über sehr geringe Baulandreserven verfügt, fällt der Großteil auf die äußeren Stadtteile. Aber auch hier bestehen räumliche Unterschiede.

Die meisten Baulandreserven befinden sich im östlichen Planungsraum, insbesondere in den Gebieten mit gewerblich-industriellem Charakter und dort, wo in Folge der landwirtschaftlichen Nutzungen kein mittelbarer Verwertungsdruck besteht. Ebenso bestehen in den ehemals eigenständigen Gemeinden sogenannte „Altwidmungen", die nach heutigen Maßstäben in ihren Ausmaßen nicht mehr ausgewiesen würden.

Baulandbedarfsabschätzung

Die Berechnung zum Wohnbaulandbedarf setzt sich aus folgenden drei Parametern zusammen:

Parameter 1: Bevölkerungsentwicklung

Zur Vorausschau der Bevölkerungsentwicklung liegen unterschiedliche Daten vor (siehe Kapitel 2.1 Bevölkerungsentwicklung). In der Auswertung der unterschiedlichen Prognosen wurde festgestellt, dass alle Vorhersagen durch die tatsächlichen Bevölkerungszahlen deutlich überschritten wurden. Der Grund liegt in den zwischenzeitlich stark geänderten Rahmenbedingungen und in der Schnelllebigkeit von Trends.

Grundsätzlich besteht ein enger Zusammenhang zwischen Bevölkerungswachstum und dem Bauland- und Wohnungsmarkt. Unter Berücksichtigung der derzeit laufenden und in Umsetzung befindlichen Wohnbauprojekte, werden in den kommenden Jahren weitere Angebote geschaffen, die ein Fortschreiben des Wachstumskurses erwarten lassen. Im Weiteren setzt das vorliegende Stadtentwicklungskonzept auf eine positive Gesamtentwicklung in allen Sparten.

Aus diesen Gründen wird für das vorliegende Stadtentwicklungskonzept für den Planungszeitraum von zehn Jahren ein Bevölkerungswachstum von rund 5 % (+4.744 Einwohner) auf insgesamt 110.000 Einwohnern bis 2035 angenommen.

	Bevölkerungsentwicklung	
Jahr	**Einwohner**	**Veränderung**
2011	94.483	+8.044 (8,5 %)
2021	102.527	
2025	105.256	**+4.744 (4,5 %)**
2035	**110.000**	

Bevölkerungsentwicklung und -prognose für 2035
(Q.: Statistik Austria)

Parameter 2: Haushaltsgröße

Die Haushaltsgröße bemisst sich nach der Anzahl von Personen pro Haushalt. Trendbedingt nimmt mit zunehmender Individualisierung der Gesellschaft die Haushaltsgröße stetig ab. Singlehaushalte bzw. Familien, die mehrere Haushalte führen, nehmen zu und führen insgesamt zu einer höheren Flächeninanspruchnahme, selbst wenn die absolute Bevölkerungszahl nicht wächst.

Im Zeitraum 2011 bis 2021 verringerte sich in Klagenfurt die Haushaltsgröße von 1,96 auf 1,91 Personen pro Haushalt. Im Vergleich zum Kärntenschnitt von 2,28 auf 2,16 handelt es sich bereits um ein niedriges Niveau, welches den typisch städtischen Lebensformen entspricht.

Für die nächsten 10 Jahre ist ein weiterer Rückgang auf niedrigem Niveau zu erwarten. Die durchschnittliche Haushaltsgröße für das Jahr 2035 wird mit 1,88 Personen pro Haushalt angenommen.

Bezogen auf das Jahr 2035 mit einer Bevölkerungszahl von 110.000 Einwohnern ergibt sich durch die abschätzbare Haushaltsgröße eine Anzahl von 58.511 Haushalten. Dies bedeutet einen Zuwachs von 3.113 Haushalten.

	Entwicklung der Hausgröße	
Jahr	**Personen je Haushalt**	**Anzahl Haushalte**
2011	1,96	47.336
2021	1,91	52.752
2025	1,90*	55.398*
2035	**1,88**	**58.511**

*) Eigene Hochrechnung, trendbedingte Fortschreibung

Haushaltsgröße und -prognose für 2035
(Q.: Statistik Austria)

Anmerkung: Der laut Statistik Austria aus dem Jahr 2001 ermittelte Ersatzbedarf von Substandardwohnungen der Kategorie D wird nicht mehr herangezogen, da es sich einerseits um einen veralteten Datensatz handelt und andererseits bei Substandardwohnungen primär eine bauliche Sanierung anzustreben ist, weshalb sich daraus kein zusätzlicher Bedarf ergibt.

Parameter 3: Siedlungsformen

Zur Ermittlung des Flächenbedarfs für die zusätzlichen 3.113 Haushalte bis 2035 ist die anzustrebende Siedlungsform von Bedeutung. Dazu ist anzumerken, dass die siedlungspolitische Strategie der Stadt bereits auf verdichtete Formen setzt. Das herkömmliche Einfamilienhaus ist keine Zielsetzung für den städtischen Raum und soll nur noch in den umliegenden dörflichen Strukturen zur Abrundung im Bestand dienen. Der Großteil des neuen Wohnraumes soll daher im Geschoßwohnbau (> 3 Geschoße) realisiert werden. In den nachfolgenen Tabellen wird der Bedarf wie folgt ermittelt:

	Wohnungsneubau	
Siedlungsform	**Anzahl Haushalte**	**Anteil**
Ein-/Zweifamilienhaus	156	5 %
Reihen-/Doppelhaus	467	15 %
Wohnbau bis 2,5 G.	623	20 %
Geschoßwohnbau ab 3 G.	1.868	60 %
Gesamt	**3.113**	**100 %**

Verteilung der Haushalte nach Siedlungsform
(Q.: Statistik Austria)

	Flächenbedarf	
Siedlungsform	**je Haushalt**	**Insgesamt**
Ein-/Zweifamilienhaus	800 m²	12,5 ha
Reihen-/Doppelhaus	550 m²	25,7 ha
Wohnbau bis 2,5 G.	250 m²	15,6 ha
Geschoßwohnbau ab 3 G.	150 m²	28,0 ha
Gesamt	**262 m²**	**81,7 ha**

Flächenbedarfe nach Siedlungsform
(Q.: Statistik Austria)

Wohnbaulandbedarf

Aus den drei Parametern „Bevölkerungsentwicklung", „Haushaltsgröße" und „Siedlungsform" ergibt sich ein rechnerischer Bedarf von insgesamt 81,7 ha für die Wohnfunktion.

Davon werden rund 10,0 % (8,2 ha) der Versorgungsfunktion, wie Nahversorgung- und Dienstleistungs- oder soziale Einrichtungen, unterstellt (Widmungskategorie Geschäftsgebiet).

Von den verbleibenden 73,5 ha werden weitere 10,0 % (7,3 ha) der dörflichen Mischfunktion (Widmungskategorie Dorfgebiet) zugeordnet.

Wirtschaftsbauland

Die Berechnung des Wirtschaftsbaulandes wird aus dem Fachkonzept Entwicklung der Gewerbe- und Industriebauflächen aus dem Jahr 2023 übernommen. Darin wurde anhand einer detaillierten Berechnung ein Baulandbedarf von 42,0 ha für gewerblich-industrielle Nutzungen ermittelt.

Baulandbedarfe für Handel- und Dienstleistung werden nicht beziffert, da diese Funktionen auf den innerörtlichen Baulandbestand beschränkt werden sollen.

Tourismusbauland

Für den Wirtschaftssektor Tourismus wird auf den Sockelbedarf gemäß der Richtlinie des Amtes der Kärntner Landesregierung verzichtet. Touristische Entwicklungen sollen vornehmlich im Bestand bzw. über ergänzende Bedarfe auf grünlandspezifischen Widmungen erfolgen.

	Verteilung der Baulandbedarfe nach Widmungskategorien in ha			
Widmungskategorie	**Wohnen**	**Versorgung**	**Wirtschaft**	**Gesamt**
Dorfgebiet	7,3	-	-	7,3
Wohngebiet	66,2	-	-	66,2
Kurgebiet	kein Bedarf			
Gemischtes Baugebiet				
Geschäftsgebiet	-	8,2	-	8,2
Gewerbegebiet	kein Wohnen	-	32,0	32,0
Industriegebiet		-	10,0	10,0
Gesamt	**73,5**	**8,2**	**42,0**	**123,7**

Verteilung des Baulandbedarfs nach Widmungskategorien
(Eigene Berechnung)

Baulandreserve in Jahren

Im direkten Vergleich der Baulandreserven mit den abschätzbaren Bedarfen ergibt sich eine Differenz, die entweder einen Baulandüberhang oder eine Baulandunterversorgung ausdrückt. Mit anderen Worten: Ist die Baulandreserve größer als der abschätzbare Bedarf für den Planungszeitraum von zehn Jahren besteht ein Überhang.

Mit dem Ausdruck „Baulandreserve in Jahren" wird veranschaulicht, für wieviel Jahre die Baulandreserve ausreicht, bis sie durch den Bedarf theoretisch aufgebraucht wäre.

Eine Baulandunterversorgung besteht, wenn der Bedarf die Reserve übersteigt. Dann wäre die Baulandreserve in weniger als zehn Jahren verbraucht. In der nachfolgenden Tabelle ist dies nur für die Widmungskategorien Geschäfts- und Gewerbegebiet der Fall. Die Unterversorgung schlägt sich jedoch nicht in der Zusammenfassung nach Hauptfunktionen durch.

Es besteht überall ein Baulandüberhang, der sich insgesamt mit 20 Jahren zu Buche schlägt.

An dieser Stelle muss nochmals festgehalten werden, dass es sich bei der Bauflächenbilanz um eine theoretische Modellrechnung handelt, die nicht die Planungspraxis widerspiegelt. Es sind vielmehr Richtwerte, die für die weitere siedlungsstrukturelle Entwicklung zu beachten sind.

In der Analyse zur Baulandentwicklung wurde gezeigt, dass im vergangenen Jahrzehnt 58,1 ha Bauland neu ausgewiesen wurden, wobei 10,9 ha auf Sondergebiete entfielen, die nicht Teil der Bedarfsabschätzung sind. In der Bauflächenbilanz zum Stadtentwicklungskonzept 2020+ wurde der Baulandbedarf mit insgesamt 197,7 ha beziffert. Davon sind abzüglich der Sondergebiete bisher rund 47,2 ha neu ausgewiesen worden. Also nur 23,8 % des damals abgeschätzten Baulandbedarfes, obwohl die tatsächliche Bevölkerungsentwicklung im selben Zeitraum deutlich höher ausfiel.

Die Siedlungsentwicklung konzentriert sich demnach nach „Innen" auf den Baulandbestand. Die Flächeninanspruchnahmen im Wohnbauland je Einwohner fallen deutlich geringer aus, zumal auf baulich verdichtete Formen gesetzt wird. Baulandüberhänge bestehen vor allem im multifunktionalen Bauland und im Wirtschaftsbauland in der Widmungskategorie Industriegebiet, wo es Aufgabe sein muss, die tatsächlichen Nutzungen und Bedarfe neu zu strukturieren.

	Fläche in ha			Baulandreserve in Jahren
Widmungskategorie	**Baulandreserve**	**Baulandbedarf**	**Überhang/ Unterversorgung**	
Dorfgebiet	27,5	7,3	20,2	38
Wohngebiet	129,6	66,2	63,4	20
Wohnbauland	157,1	73,5	83,6	21
Kurgebiet	6,8	0,0	6,8	-
Gemischtes Baugebiet	14,3	0,0	14,3	-
Geschäftsgebiet	4,9	8,2	-3,3	6
multifunktionales Bauland	26,0	8,2	17,8	32
Gewerbegebiet	6,8	32,0	-25,2	2
Industriegebiet	47,6	10,0	37,6	48
Wirtschaftsbauland	54,4	42,0	12,4	13
Sondergebiet	9,9	0,0	9,9	-
Gesamt	247,4	123,7	123,7	20

Bauflächenbilanz: Überhang bzw. Unterversorgung in ha und Jahren
(Q: Flächenwidmungsplan, Eigene Berechnung)

3.2 Baulandmobilisierung

Auswirkungen übermäßiger Baulandreserven

Im vorherigen Kapitel wurde dargestellt, dass rund 247,4 ha bzw. 8,4 % des gewidmeten Baulandes als unbebaut oder nicht widmungskonform verwendet gelten. Weitere 9,9 ha (0,3 %) sind als Aufschließungsgebiet festgelegt und somit ebenfalls unbebaut. Verglichen mit den abschätzbaren Baulandbedarfen für die nächsten zehn Jahre ergibt sich eine Baulandreserve, die für 20 Jahre ausreicht. Somit bestehen maßgebliche Baulandüberhänge, die einer differenzierten Betrachtung bedürfen.

Die Gründe für das Zustandekommen von Baulandreserven sind vielschichtig. Einerseits wird Bauland für etwaige Eigenbedarfe oder aus spekulativen Gründen zurückgehalten oder es bildet Reserven für mittel- bis langfristige Planungen. Andererseits fehlen oft die Voraussetzungen für die bauliche Verwertung, wie z. B. durch Gefährdungen von Hochwasser oder durch mangelhafte Erschließungssituationen.

Die Auswirkungen des Baulandüberhanges sind gravierend, da sie in den meisten Fällen einer effizienten und geordneten Siedlungsentwicklung entgegenstehen. Dringend benötigte Bedarfe können nicht auf geeigneten Standorten untergebracht werden, sondern müssen auf neu aufzuschließenden Gebieten gedeckt werden. Die stetige Erweiterung der Infrastrukturnetze verursachen hohe Kosten, die schlussendlich von allen getragen werden müssen. Es entstehen Fehlentwicklungen, die im Allgemeinen mit der Zersiedelung der Landschaft, einem hohen Versiegelungsgrad und dem Funktionsverlust der Zentren einhergehen.

Baulandmobilisierungsmaßnahmen

Für den Abbau von Baulandreserven stehen folgende formelle Instrumente zur Verfügung:

- Festlegung von Aufschließungsgebieten:
  Nach § 25 K-ROG 2021 kann der Gemeinderat durch Verordnung jene Grundflächen als Aufschließungsgebiete festlegen, für die in siedlungspolitisch günstigeren Lagen kein allgemeiner, unmittelbarer Bedarf besteht oder deren Verwertung wegen ungünstiger natürlicher Verhältnisse oder ungenügender Erschließung derzeit nicht möglich ist.
- Baulandbefristung:
  Nach § 35 K-ROG 2021 besteht die Möglichkeit der nachträglichen Befristung von Bauland. Der Gemeinderat darf unbebaute Flächen über 500 m², welche seit mehr als 10 Jahren als Bauland gewidmet sind und für die keine privatwirtschaftliche Vereinbarung abgeschlossen wurde, mit einer Bebauungsfrist von mindestens 10 Jahren belegen. Nach Ablauf der Bebauungsfrist darf der Gemeinderat die Widmung ändern, ohne dass ein Entschädigungsanspruch entsteht.
  Innerhalb der Siedlungsschwerpunkte soll der Verwertungsdruck gesteigert werden. Im Einzelfall, wenn die Freihaltung dieser Fläche zweckmäßig erscheint und seitens der Eigentumspartei weiterhin keine Verwertungsbereitschaft signalisiert wird, kann die Umwidmung in Grünland oder eine spezifische Grünlandwidmung in Betracht gezogen werden.
  Befristete Flächen außerhalb der Siedlungsschwerpunkte, welche nach Ablauf der Bebauungsfrist nicht widmungsgemäß verwendet werden, sollen – sofern es sich nicht um Baulücken handelt – entschädigungslos in Grünland rückgeführt werden.
- Rückwidmungen:
  Nach § 36 K-ROG 2021 besteht die Möglichkeit der Rückwidmung bei negativer Bauflächenbilanz, wenn die Fläche durch Hochwasser gefährdet ist oder unmittelbar an Seveso-Betriebe angrenzt.

Baulandbesicherung (Bebauungsverpflichtung)

Bei Neuwidmung von Bauland wird die widmungsgemäße Verwendung über privatwirtschaftliche Vereinbarungen zwischen Gemeinde und Eigentumspartei sichergestellt. Aufgrund des Baulandüberhangs dürfen Neuwidmungen von Bauland gemäß den Bestimmungen des § 15 Abs. 5 K-ROG 2021 ohnehin nur noch nach Abschluss einer privatwirtschaftlichen Vereinbarung vorgenommen werden. In diesen Verträgen wird üblicherweise die Bebauung bzw. widmungsgemäße Verwendung innerhalb von fünf Jahren eingefordert, andernfalls ist eine Pönale zu entrichten.

Bodenpolitische Gesamtstrategie

Die strategische siedlungsstrukturelle Ausrichtung setzt bereits seit jeher auf die Innenentwicklung, also jene Strategie, die darauf abzielt, die vorhandenen Siedlungskörper weiterzuentwickeln. Die Flächenbedarfe werden durch die Nutzung innerörtlicher Baulücken oder ehemaliger Industriebrachen u.ä. sowie durch die maßvolle Nachverdichtung im bebauten Bestand gedeckt. Das Ausweichen auf Flächen im Außenbereich, das Bauen auf der „grünen Wiese", bildet nur mehr die Ausnahme. Es muss dennoch im Abwägungsprozess aller Belange auf eine Verhältnismäßigkeit geachtet werden, die einer wachsenden Stadt gerecht wird.

Aus der Analyse der Baulandreserve ging hervor, dass von den insgesamt 247,4 ha Reserve allein 110,7 ha auf zusammenhängende Baulandflächen mit jeweils einem Hektar Fläche entfallen. Für diese Großflächen sollen strategische Aussagen getroffen werden, die auf Ebene der Flächenwidmungsplanung durchgesetzt werden sollen. Dazu ist anzumerken, dass derart große Baulandreserven nach gesetzlichen Vorgaben nur durch konzeptionelle Planungen bzw. durch das Instrument der Bebauungsplanung verwertet werden können. Demzufolge stehen sie der kurzfristigen Verwertung nicht zur Verfügung.

Durch die Setzung spezifischer Mobilisierungsmaßnahmen für Baulandreserven über 1,0 ha (Großflächen) könnte der Baulandüberhang rechnerisch von derzeit 123,7 ha auf 13,0 ha gesenkt werden. In der Bauflächenbilanz würde sich die Gegenüberstellung von Baulandreserve und Bedarf auf rund 11 Jahre reduzieren.

Unter Berücksichtigung der Baulandreserven über 0,5 ha (Mittelgroße und Großflächen) würde sich sogar eine Baulandunterversorgung ergeben. Die Bauflächenbilanz wäre mit einer Bedarfsdeckung von rund 8 Jahren positiv.

	Fläche in ha			Baulandreserve in Jahren
Widmungskategorie	**Baulandreserve**	**Baulandbedarf**	**Überhang/ Unterversorgung**	
Gesamt nach aktueller Bauflächenbilanz	247,4	123,7	123,7	20
Gesamt unter Berücksichtigung von Maßnahmen für Reserven >1,0 ha (110,7 ha)	(-110,7 ha) 136,7	123,7	13,0	11
Gesamt unter Berücksichtigung von Maßnahmen für Reserven >0,5 ha (149,0 ha)	(-149,0 ha) 98,4	123,7	-25,3	8

Bauflächenbilanz nach Mobilisierungsmaßnahmen (Eigene Berechnung)

Aktive Bodenpolitik

Die Mobilisierung von Baulandreserven kann neben den formellen Instrumenten durch informelle Maßnahmen intensiviert werden. Diesbezüglich finden bereits jetzt schon viele Maßnahmen in der praktischen Tätigkeit ihre Anwendung. Für den Überblick werden folgende Punkte angestoßen, die durch Verwaltung und städtischen Unternehmen erfüllt werden können:

- **Zentrale Anlaufstelle und Koordination:**
  Kontaktaufnahme mit Grundeigentümern unbebauter Baulandflächen. Bauberatung, Weitervermittlung bzw. Ankauf von Grundstücken
- **Baulandbörse:**
  Unterstützung bei der Vermarktung von Baulandreserven und leerstehenden Objekten
- **Flächenbevorratung, -sicherung:**
  Sicherung von Grundstücken als langfristige Reserve für strategische Entwicklungen, z. B. für den bezahlbaren Wohnbau, gezielte Betriebsansiedlungen oder absehbare öffentliche Bedarfe
- **Qualifizierte Standortentwicklung:**
  Schaffung von attraktiven, gut ausgestatteten Standorten mit spezifischen Nutzungsschwerpunkten (Wohnen, Gewerbe, Versorgung)
- **Anreize zur baulichen Verwertung:**
  für besonders geeigneten Flächen oder bei der Wiedernutzung von Leerstand und Brachen (Flächenrecycling), z. B. durch die Bebauungsplanung (Ermöglichung höherer baulicher Dichten, reduzierter Stellplatzschlüssel, Erleichterungen bei Sanierungen im Bestand u.ä.)
- **Effizienz bei Neuausweisungen:**
  Neue Widmungen primär nur in Vorranggebieten bzw. innerhalb der festgelegten Siedlungsschwerpunkte; strenge Prüfung bei Neuausweisungen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf Infrastrukturkosten, auf den Bodenmarkt und auf Veränderungen umliegender Funktionen, wie z. B. Handels- und Versorgungsstrukturen
- **Vertragsraumordnung bzw. Beteiligung am Planungsgewinn:**
  Konsequente Anwendung der Vertragsraumordnung bei Neuwidmungen oder im Zuge der Aufhebung von Aufschließungsgebieten oder bei der Erlassung von Bebauungsplänen; Übernahme von Aufschließungs- und Planungskosten bzw. der Tragung von Kosten nach dem Verursacherprinzip (städtebauliche Verträge); Einfordern von Anteilen des zu erwartenden Planungsgewinns für die entstehenden verkehrlichen, technischen und sozialen Infrastrukturbedarfe
- **Regionale Kooperation:**
  Abstimmung bzw. gemeinsame Strategie zur Baulandmobilisierung mit den Umlandgemeinden bzw. auf regionaler Ebene;
  Forcierung interkommunaler Projekte für Maßnahmen zur aktiven Bodenpolitik
- **Verankerung der Ziele und Maßnahmen des STEKs:**
  auf sämtlichen nachfolgenden Planungsebenen (Flächenwidmungsplanung, Bebauungsplanung und sonstige raumrelevante Entscheidungen)

Raumordnung und Bodenpolitik

- Die Verschränkung von Stadtplanung und Bodenpolitik soll verstärkt verfolgt werden.
- Das Bodenmanagement hat der Planung vorauszugehen.
- Die Planung ist aktiv - nicht reaktiv, um Immobilität am Bodenmarkt und spekulativen Grundstückshorten zu unterbinden.
- Für den leistbaren Wohnbau sind strategische Flächen zu sichern, um in weiterer Folge nach Bedarf den gemeinnützigen Wohnbauträgern Baurechte einzuräumen.

4 Funktionale Gliederung

Aussagen zu § 9 Abs. 3 Z 4 K-ROG 2021:

„die funktionale Gliederung des Gemeindegebietes unter Berücksichtigung der Versorgungsfunktion, die großräumige Anordnung des Baulandes und die zweckmäßigste räumliche und zeitliche Abfolge der Bebauung"

Eine Kernaufgabe der Raumordnung ist die Verteilung von Funktionen im Raum, wie in diesem Fall dem Gemeindegebiet von Klagenfurt. Mit Funktionen sind die unterschiedlichen Nutzungen gemeint, mit denen der Mensch die Fläche beansprucht. Wohnen, Arbeiten und Versorgung sind die Hauptnutzungen des täglichen Lebens. Die verkehrlichen Infrastrukturen verbinden diese untereinander. Die technische Infrastruktur sichert deren Funktionsfähigkeit. Hinzu kommen Raumansprüche für Sport- und Erholungsnutzungen sowie für die Landwirtschaft. Alledem steht der freizuhaltende Naturraum gegenüber, der in seiner Ausgleichsfunktion die Lebensqualität sichert.

Die Anordnung der grundlegenden Funktionen im Raum ist auch unter wirtschaftlichen Aspekten von Bedeutung, zumal lange Wegebeziehungen und hohe Erschließungskosten verhindert werden können. Im Weiteren werden durch eine geordnete bauliche Entwicklung etwaige Nutzungskonflikte zwischen unterschiedlichen Raumansprüchen vermieden.

Die Funktionale Gliederung stellt eine Weiterentwicklung der Vorgaben vorangegangener Stadtentwicklungspläne und -konzepte dar.

Fazit

- Zentralörtliche Funktionen in der Innenstadt und der davon ausgehenden Kernfunktionsachsen
- Subzentrum Viktring
- Vorrangstandorte für Gewerbe- und Sonderfunktion
- Lokale Zentren Wölfnitz und Hörtendorf

4.1 Vorangegangene Planungen

Die langfristige räumliche Entwicklung unterliegt einer starken Kontinuität. Beginnend mit der mittelalterlichen Stadtgründung durchlebte Klagenfurt die typischen Entwicklungsphasen einer europäischen Stadt. Ausgehend vom Stadtkern erfolgte die Siedlungstätigkeit abschnittsweise in konzentrischen Ringen, bis die umliegenden Dörfer in die Vorstädte eingegliedert wurden. Mit dem Zeitalter der Industrialisierung und Automobilität wuchs die Flächeninanspruchnahme derart an, dass schließlich ein Planungsinstrument zur großräumigen geordneten Entwicklung notwendig wurde. Die daraus resultierende Stadtentwicklungsplanung befasst sich mit dem Zusammenspiel unterschiedlichster Nutzungen im Raum.

Rückblickend werden die Planungen ab 1975 kurz dargestellt, da sie unter Bedachtnahme der jeweiligen Rahmenbedingungen ihrer Zeit, als Grundlage für die vorliegende aktuelle Funktionale Gliederung gelten.

Stadtentwicklungsplan 1975

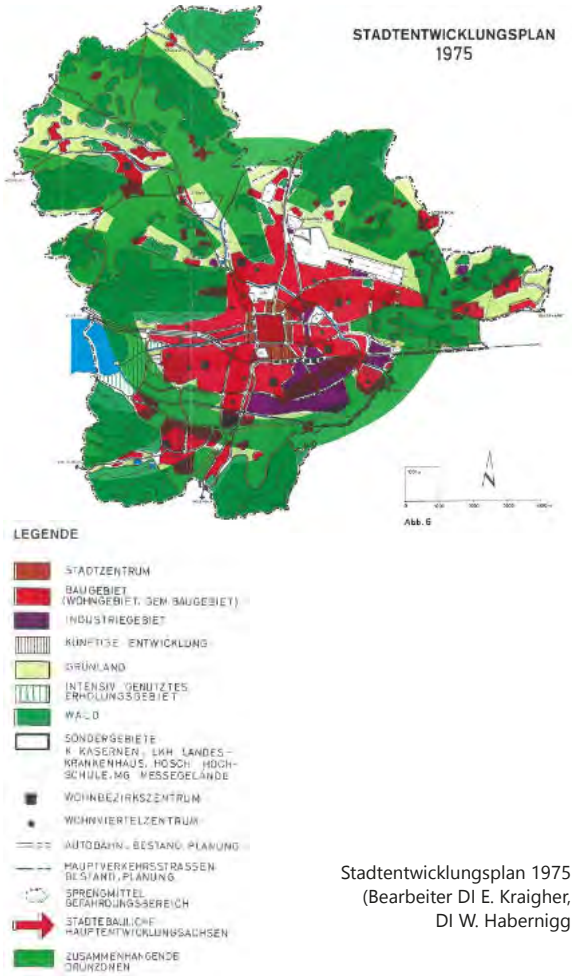
„Die weitere Ausdehnung Klagenfurts darf nur in bestimmten urbanen Entwicklungsachsen erfolgen, um ein wahlloses, unwirtschaftliches und städtebaulich nicht vertretbares Auseinanderrinnen der Stadt zu verhindern."

Der Entwicklungsplan basiert im Wesentlichen auf einem zusammenhängenden Grüngürtel, der den Hauptsiedlungsbereich nach außen begrenzt. Die innenliegenden Siedlungslücken sind für die künftige Entwicklung vorgesehen. In einem polyzentrischen System werden Subzentren für die einzelnen Wohnbezirke bzw. Wohnviertel vorgesehen. Der Südosten ist für die Industrie vorbehalten.

Stadtentwicklungsplan 1989

Das längerfristige räumliche Leitbild sieht zur Abgrenzung des Hauptsiedlungsbereiches einen durchgehenden Grünring vor. Grünkeile sichern das Ufer der Glan, den Spital- und Ehrentaler Berg sowie die Waldinseln östlich von Harbach.

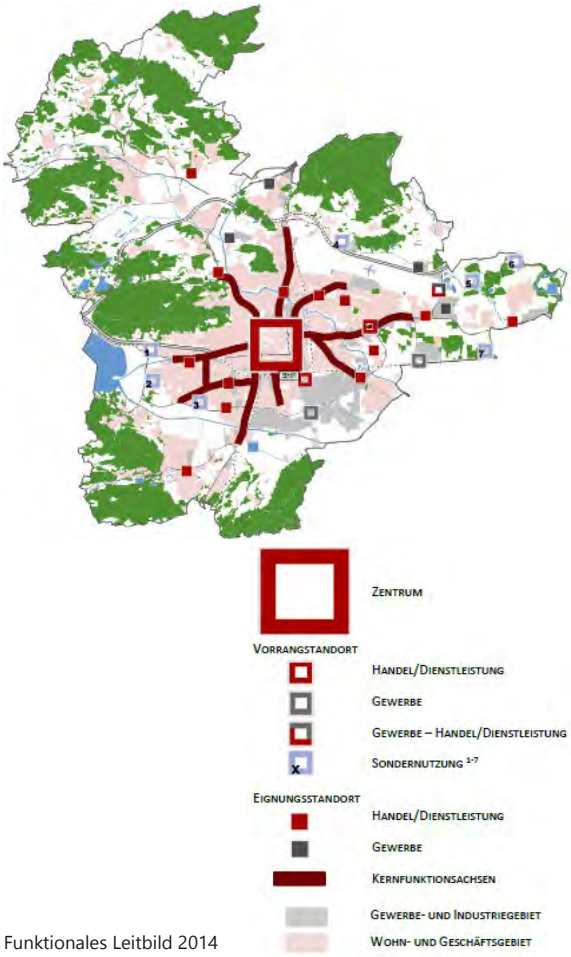
Städtebauliche Entwicklungsachsen kennzeichnen die Schwerpunktbereiche zukünftiger Siedlungstätigkeit. Der Südosten ist traditionell für die Industrie mit Entwicklungsmög-



Stadtentwicklungsplan 1975
(Bearbeiter DI E. Kraigher, DI W. Habernigg



Stadtentwicklungsplan 1989



Funktionales Leitbild 2014



Zentralörtliche Gliederung 2014

lichkeit reserviert. Neben der Innenstadt als Oberzentrum werden aufzuwertende Unterzentren definiert. Darüber hinaus werden in einer dritten Ebene sogenannte stabile Zentren für kleinere dörfliche Siedlungsbereiche, wie z. b. Lendorf, St. Georgen am Sandhof oder Gottesbichl, ausgewiesen.

Funktionales Leitbild 2014

In einer detaillierten Einteilung der Siedlungsbereiche wird ausgehend vom Zentrum ein System von Kernfunktionsachsen mit Eignungsstandorten für Handel und Dienstleistung definiert. Hinsichtlich der gewerblich und industriellen Funktion werden neben dem traditionellen Industriegebiet im Südosten mehrere Eignungs- und Vorrangstandorte vorgesehen. Dabei werden den Einzelstandorten konkrete Nutzungen zugewiesen, die auf die spezifischen Standortqualitäten (vorwiegend in Stadtrandlagen) eingehen.

Zentralörtliche Gliederung (2014)

Hier wird das Prinzip des polyzentrischen Stadtmodells weitergeführt. Der Hauptsiedlungsbereich wird als ein zusammenhängendes Zentrum erfasst. Die umliegenden Vororte werden in drei Größenklassen, entsprechend ihrer Ausstattung und zu erwartenden Bevölkerungsentwicklung, eingeteilt. Viktring ist Subzentrum mit einer erhöhten zentralörtlichen Funktion. Wölfnitz, Emmersdorf und Hörtendorf werden als Siedlungsbereiche mit Entwicklungsfähigkeit definiert. Die übrigen Dörfer und Siedlungsansätze im Außenbereich werden mit geringer Entwicklungsfähigkeit bedacht.

Die Grüntgürtel- und Freihaltebereiche werden als Bestandteil eines „grünen Netzes" mit hohem Detaillierungsgrad erkenntlich gemacht. Die Wörtherseeostbuch wird als Vorrangstandort für Freizeit, Erholung und Tourismus hervorgehoben.

4.2 Siedlungssystem

Die Funktionale Gliederung bildet die Grundlage zur langfristigen geordneten Entwicklung im gesamten Gemeindegebiet. Darin werden einzelnen Standorten oder Ortschaften bestimmte Funktionen (Primäre Nutzungen) zugeschrieben, um einerseits die bestmögliche Entwicklung der Wirtschafts- und Sozialstruktur anzustreben und anderseits eine entsprechende Ausstattung mit Einrichtungen der Grundversorgung in zumutbarer Entfernung für die Bevölkerung bereitzustellen.

Unter der Grundversorgung wird in diesem Zusammenhang der Zugang zu Gütern und Dienstleistungen des Grundbedarfs (Nahversorgung, elementare Bildungs- und Betreuungseinrichtungen, ÖV-Anbindung) verstanden. Hierdurch wird nicht zuletzt der hoheitliche Aufgabe der Daseinsvorsorge nachgekommen.

Die Gliederung der Funktionen erfolgt nach Maßgabe der bestehenden Ausstattung im Stadtteil bzw. am Standort unter Berücksichtigung ihrer künftig zugedachten Entwicklungsfähigkeit und damit verbundenen Aufgaben.

Im hierarchisch geordneten Siedlungssystem wird grundsätzlich unterschieden zwischen

- Vorrangstandorten,
- Standorten mit Entwicklungsfähigkeit,
- Standorten mit bedingter Entwicklungsfähigkeit und
- Orten ohne Entwicklungsfähigkeit.

Jedem Standort wird eine Leitfunktion zugewiesen, die in weiterer Folge im Flächenwidmungplan durch die Widmungskategorien umgesetzt wird. Es wird unterschieden zwischen

- Zentralörtlicher Funktion,
- Wohnfunktion,
- Freizeit- und Erholungsfunktion,
- Gewerblicher Funktion,
- Gewerblich-industrieller Funktion und
- Sonderfunktion.

Die räumliche Entwicklung erfolgt im Weiteren unter Berücksichtigung der naturräumlichen Gegebenheiten und sonstigen planungsrechtlichen Vorgaben, wie z. B. der Gefahrenzonenplanung, entsprechend des Entwicklungsplanes (siehe Anlage 3 der Verordnung).

Zentrum

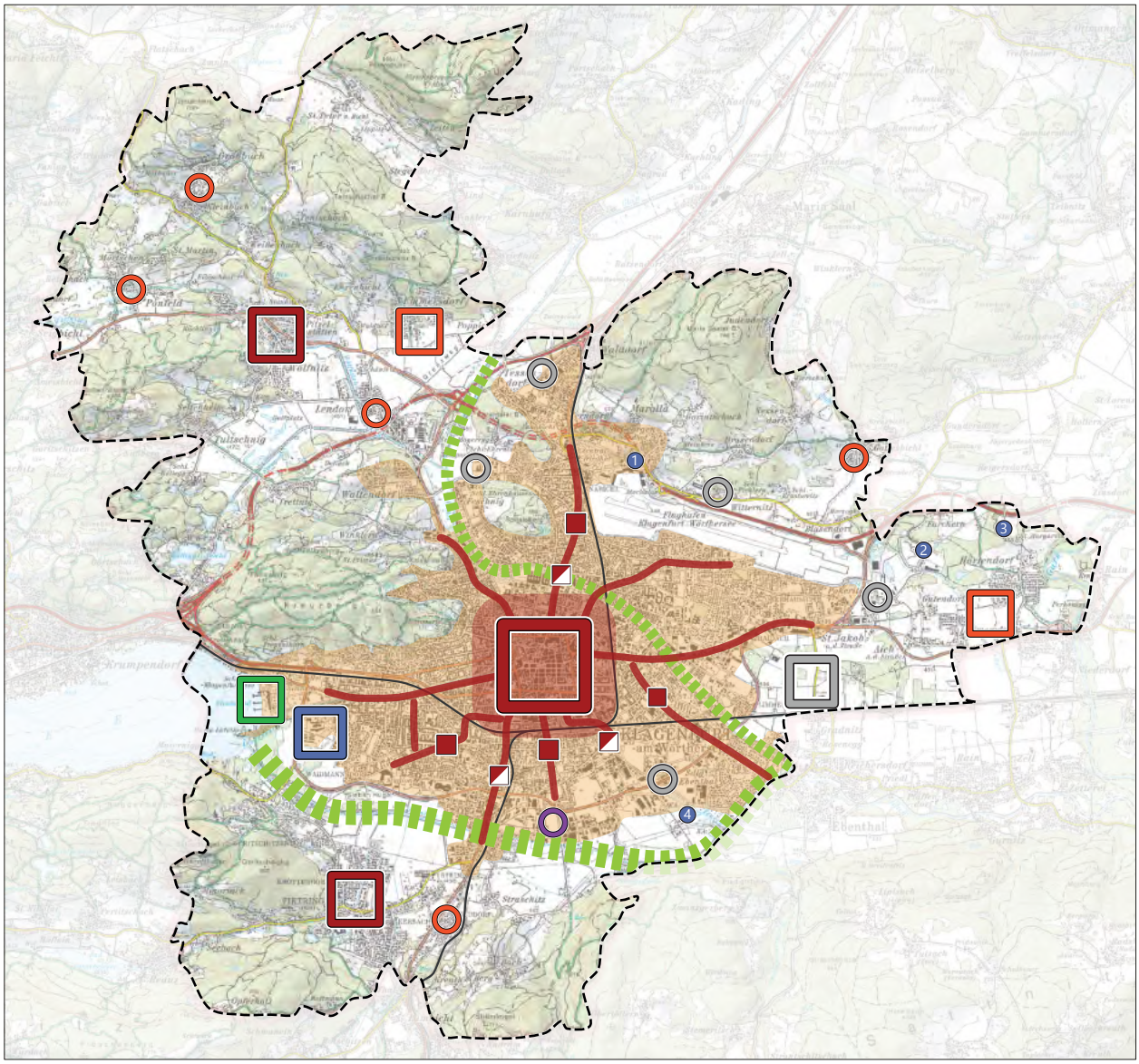
Die unmittelbare Innenstadt innerhalb des Rings ist Vorrangstandort für die zentralörtliche Funktion. In der engen räumlichen Verflechtung wirkt die Funktion über den Ring hinaus und schließt den urban geprägten Stadtkernbereich mit ein. Als Begrenzung gelten die überwiegend gründerzeitlich bebauten Gebiete innerhalb der Bahntrassen bis zur Glan und zum Kreuzbergl-Gebiet.

Primär sind zentralörtliche Funktionen in der Innenstadt zu konzentrieren. Außerhalb des Rings ist bei der Zuordnung von zentralörtlichen Funktionen auf eine Feingliederung zu achten, die der bestehenden Wohnfunktion nicht entgegensteht (Verdränungseffekte).

Die Zentrumsfunktionen umfassen Handels-, Dienstleistungs-, Geschäfts-, Büro-, Verwaltungs-, Gast-, Beherbergungs-, Versammlungs-, Vergnügungs- und Veranstaltungsnutzungen sowie Nutzungen und Einrichtungen, die der Deckung örtlicher und überörtlicher wirtschaftlicher, sozialer und kultureller Bedürfnisse der Bevölkerung dienen. Auf Ebene der Flächenwidmung findet die Kategorie Bauland Geschäftsgebiet Anwendung.

Als Landeshauptstadt sind im Zentrum Einrichtungen des gehobenen spezifischen Bedarfes angesiedelt (Bundesbehörden, Landesregierung, Theater, Museen, Hohe Schulen, Messe, Klinikum).

Vom Zentrum ausgehend verlaufen Kernfunktionsachsen entlang der Hauptverkehrswege. Der Versorgungsbedarf des flächige Hauptsiedlungskörpers wird in einem polyzentrischen System durch Stadtteilzentren und den großen Versorgungsstandorten für Handel- und Dienstleistung von örtlicher und überörtlicher Bedeutung abgedeckt.



Funktionale Gliederung 2026

Schwerpunkträume der langfristigen geordneten Entwicklung

- Zentrum mit zentralörtlicher Funktion
- urban geprägter Stadtkernbereich
- Hauptsiedlungskörper
- Kernfunktionsachsen
  (zentralörtliche Funktion, bauliche Verdichtung)
- Stadtteilzentrum
- Versorgungsstandort
- Subzentrum
  mit zentralörtlicher Teilfunktion
- Vorrangstandort Sport- und Erholungsfunktion
- Grüngürtel Glan-Glanfurt
- Vorrangstandort mit Entwicklungsfähigkeit
  (Wohnfunktion, lokale Versorgungsfunktion)
- Wohnfunktion (bedingte Entwicklungsfähigkeit)
- Vorrangstandort gewerbliche Funktion
- gewerbliche Funktion
  (bedingte Entwicklungsfähigkeit)
- gewerblich-industrielle Funktion
  (bedingte Entwicklungsfähigkeit)
- Vorrangstandort Sonderfunktion
  (Bildung, Forschung, Wissenschaft, Technologie)

1	Sonderstandort 1	Flughafen-Nutzungen
2	Sonderstandort 2	Abfallwirtschaft
3	Sonderstandort 3	Rohstoffe
4	Sonderstandort 4	Kläranlage

Kernfunktionsachsen

Es handelt sich um gewachsene innerörtliche lineare Strukturen entlang wichtiger Ausfall- und Verbindungsstraßen. Sie weisen vielfältige Nutzungsstrukturen, zumeist mit hoher Versorgungsfunktion, auf. Im Flächenwidmungsplan werden die Gebiete vorwiegend dem Bauland - Gemischtes Baugebiet zugeordnet.

- Bahnhofstraße-Südbahngürtel:
  innerstädtische Verbindungsstraße zum Hauptbahnhof (Koralmbahn) und zum Versorgungsstandort an der Lastenstraße (Südpark) bzw. Verwaltungszentrum Flatschacher Straße.
- Ebentaler Straße:
  Ausfallstraße Richtung Südost (Ebenthal) mit lokaler Versorgungsfunktion für die Stadtteile St. Peter und St. Ruprecht; Schwerpunkt Dienstleistung und Gewerbe (Verschneidung mit dem gewerblich geprägten Südring).
- Feldkirchner Straße:
  Hauptausfallstraße Richtung Nordwest (Autobahnanschlussstelle K.-Nord, S37 Richtung St. Veit/Glan und B95 Turracher Straße) mit regionaler Versorgungsfunktion; Schwerpunkte Handel (Fachmarktzentren, Großstrukturen) sowie Büro- und Dienstleistung (Schleppe-Kurve).
- Luegerstraße:
  innerstädtische Verbindungsstraße im bevölkerungsreichen Stadtteil St. Martin-Waidmannsdorf mit lokaler Versorgungsfunktion.
- Pischeldorfer Straße:
  Ausfallstraße Richtung Nordost (B92 Görtschitztal Straße, Autobahnanschlussstelle K.-Ost) mit lokaler Versorgungsfunktion für die Stadtteile Annabichl-Welzenegg, St. Peter-Welzenegg; Schwerpunkt Dienstleistung und Gewerbe.
- Rosentaler Straße:
  Hauptausfallstraße Richtung Süden (B91 Loibl Straße) mit regionaler Versorgungsfunktion; Schwerpunkte Handel (Großstrukturen) und Dienstleistung.
- Siebenhügelstraße-Waidmannsdorfer Straße-Ankershofenstraße:
  innerstädtische Verbindungsstraßen in den bevölkerungsreichen Stadtteilen Villacher Vorstadt und St. Martin-Waidmannsdorf mit lokaler Versorgungsfunktion; Schwerpunkt Dienstleistung.
- St. Ruprechter Straße:
  innerstädtische Verbindungsstraße mit lokaler Versorgungsfunktion für den Stadtteil St. Ruprecht.
- St. Veiter Straße:
  Hauptausfallstraße Richtung Norden (Flughafen, S37 Richtung St. Veit/Glan) mit regionaler Versorgungsfunktion; Schwerpunkte Handel (Fachmarktzentren, Großstrukturen) und Dienstleistung.
- Villacher Straße:
  Hauptausfallstraße Richtung Westen (Wörthersee) parallel zum Lendkanal mit lokaler Versorgungsfunktion.
- Völkermarkter Straße:
  Hauptausfallstraße Richtung Osten (B70 Packer Straße, Autobahnanschlussstelle K.-Ost) mit überörtlicher Versorgungsfunktion; Schwerpunkte Handel (Fachmarktzentren, Möbelhäuser, Großstrukturen) und Dienstleistung.

Stadtteilzentren

Sie entstammen der gewachsenen innerörtlichen Struktur, zumeist aus historisch eigenständigen Dörfern, mit hoher Identität und lokaler Versorgungsfunktion. Bei Funktion und Gestaltung ist darauf Bedacht zu nehmen.

- Annabichl:
  Bereich St. Veiter Straße, nördlich der Glan bis Einmündung Ehrentaler Straße.
- Kanaltaler Siedlung:
  Bereich Siebenhügelstraße-Hauptmann-Hermann-Platz bis zur Waidmannsdorfer Straße.
- St. Peter:
  Kreuzungsbereich St. Peter Straße/ Ebentaler Straße bis Kirche St. Peter.
- St. Ruprecht:
  Bereich Kinoplatz samt angrenzender Straßenzüge.

Versorgungsstandorte

Es handelt sich um Einzelstandorte des großstrukturierten Einzelhandels innerhalb des Hauptsiedlungskörpers mit regionaler, teils überörtlicher Versorgungsfunktion. Die Weiterentwicklung bzw. funktionale Ausdehnung Richtung stadtauswärts ist zu unterbinden.

- Rosentaler Straße:
  Einzelne Großstruktur (Hypermarkt).
- St. Veiter Straße-Durchlaßstraße:
  Einzelne Großstruktur (Hypermarkt).
- Südpark:
  Shoppingcenter.

Subzentren Viktring und Wölfnitz

Viktring und Wölfnitz sind Vorrangstandorte für die zentralörtliche Funktion. Sie bilden ergänzende Zentren außerhalb des Hauptsiedlungskörpers. Aufgrund der vorhandenen Versorgungseinrichtungen (z. B. Schulzentrum Viktring) werden den Orten teils überörtliche Bedeutungen beigemessen. Viktring ist gemessen an der Bevölkerungszahl durchaus mit einer mittelgroßen Bezirkshauptstadt gleichzusetzen. Das Subzentrum Wölfnitz soll in einer dualen Funktionsteilung mit dem benachbarten Vorrangstandort Emmersdorf entwickelt werden. Eine sinnvolle und effiziente Aufteilung zentralörtlicher (Versorungs-)Einrichtungen ist anzustreben.

Vorrangstandort Sport- und Erholungsfunktion

Die Wörthersee-Ostbucht gilt als Freizeit- und Erholungsgebiet von teils überörtlicher, internationaler Bedeutung. Ihr kommt ein hoher touristischer Wert zu. Die Funktion steht im Zusammenhang mit den Sportanlagen Stadion, Sportpark, dem Hallenbadstandort und der Richard-Wagner Arena.

Begrenzt wird das Gebiet durch die Autobahntrasse, die Achse Südring und den Lendkanal. In den südlich angrenzenden Schutzgebieten werden sämtliche Funktionen ausgeschlossen.

Vorrangstandorte Wohnfunktion

Hörtendorf und Emmersdorf sind Siedlungsbereiche, die eine lokale Versorgungsfunktion für den überwiegend ländlich geprägten Nordwesten bzw. Osten des Gemeindegebietes ausüben bzw. auch weiterhin ausüben sollen. Die umliegenden Ortschaften mit bedingter Entwicklungsfähigkeit gelten als Ergänzungsstandorte zum jeweiligen Vorrangstandort. Beispielsweise ist die Ortschaft Ponfeld als Ergänzung zu Wölfnitz zu entwickeln. Einrichtungen mit Versorgungsfunktion sind so zuzuweisen, dass die primäre Versorgungsfunktion des jeweils höherrangigen Vorrangstandortes nicht beeinträchtigt wird.

Wohnfunktion mit bedingter Entwicklungsfähigkeit

Die Ortschaften bzw. Standorte mit bedingter Entwicklungsfähigkeit sind für die Wohnfunktion geeignet. Lokale Versorgungseinrichtungen und Einrichtungen für den Gemeinbedarf dienen zur Deckung der Bedürfnisse des jeweiligen Gebietes.

Vorrangstandort gewerbliche Funktion

Aufgrund besonders günstiger Standortfaktoren wird im Osten ein überregionaler Gewerbestandort (KIZ-Ost) festgelegt.

Gewerbliche und gewerblich-industrielle Funktion mit bedingter Entwicklungsfähigkeit

Für die bestehen Gewerbe- und Industriezonen wird eine bedingte Entwicklungsfähigkeit vorgesehen, d. h. vorzugsweise Weiterentwicklungen im Bestand bzw. Arrondierung der jeweiligen Gebiete.

Vorrangstandorte Sonderfunktion

Der Bereich Universität, Lakeside Park und Autobahnabfahrt K.-Wörthersee wird als Sonderstandort für die Funktionen Bildung, Forschung, Wissenschaft und Technologie ausgewiesen.

Sonderstandorte

Aufgrund der Lage und infrastrukturellen Ausstattung werden Eignungsstandorte für spezifische Nutzungen verortet: Flughafen, Abfallwirtschaft (Ziegeleistraße), Rohstoffe (Farchern) und Kläranlage.

5 Zentren & Siedlungsschwerpunkte

Aussagen zu § 9 Abs. 3 Z 9 K-ROG 2021:
„die Siedlungsschwerpunkte einschließlich deren Funktion"

Aussagen zu § 9 Abs. 3 Z 10 K-ROG 2021:
„die Stärkung von Orts- oder Stadtkernen"

Aussagen zu § 9 Abs. 3 Z 15 K-ROG 2021:
„die Abrundung von Bauland"

Die Zentren bilden das Rückgrat eines effizienten Siedlungssystems. Sie sind für die Versorgung ihres Einzugsbereiches verantwortlich und bilden Dreh- und Angelpunkte für ein tragfähiges Mobilitätsangebot im Wegenetz.

Während in Kapitel 1 (Lage im Raum) der Standort Klagenfurt im regionalen Kontext betrachtet wird und in Kapitel 4 (Funktionale Gliederung) konkrete Nutzungsstandorte innerhalb des Gemeindegebietes festlegt werden, beschäftigt sich das vorliegende Kapitel 5 mit lokalen Zentren und Schwerpunkten auf Orts- bzw. Quartiersebene.

Wichtigstes Zentrum ist die Innenstadt, gefolgt von den Stadtteilzentren und den Kernfunktionsachsen entlang der Ausfallstraßen. Allesamt sind einem starken Strukturwandel ausgesetzt und für den zukünftigen Planungszeitraum weiterzuentwickeln oder gar vollkommen neu zu denken.

Im Ergebnis sind auf Basis der Erkenntnisse zu den einzelnen Zentren Siedlungsschwerpunkte festzulegen, die sich für die zukünftige Siedlungsentwicklung besonders eignen.

Fazit:

- Strukturwandel in der Innenstadt
- Stadtteilzentren mit wichtiger Versorgungsfunktion und teils hohen städtebaulichen Qualitäten
- Siedlungsschwerpunkt Kernstadt Klagenfurt mit umliegenden ergänzenden Siedlungsschwerpunkten

5.1 Innenstadt

Die Innenstadt nimmt im Stadtgefüge einen exklusiven Platz ein. Als europäische Stadt weist sie folgende Merkmale auf:

- geografische Mitte
- historisches Zentrum
- Dreh- und Angelpunkt des öffentlichen Geschehens
- Ort der Versorgung, der Begegnung und des Austausches
- Identifikationspunkt für die Bevölkerung
- Ausdruck von Schönheit und Attraktivität
- Anziehungspunkt für Besucher
- Zeichen von Wirtschaftskraft und örtlicher Bindung von Kapital
- Ein Ort auf den die Bürger stolz sein können

Strukturwandel

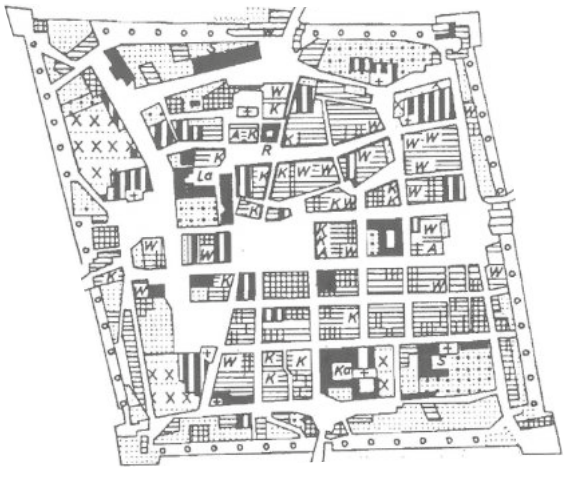
Die Innenstadt befindet sich seit längerem in einem Transformationsprozess, der mit massiven Umwälzungen von bisher bekannten Strukturen einhergeht. Bemerkbar macht sich die Entwicklung insbesondere durch einen fortschreitenden Funktionsverlust, der schlussendlich zur weitreichenden Verödung der Innenstadt führen könnte. Der Rückzug von Handel, Dienstleistung, Handwerk, Gewerbe sowie dem sozialen und kulturellen Leben sind die größten Gefahren. Ohne Funktion wird Leerstand, Unter- oder Fehlnutzung den Gebäudebestand prägen. Mit der mangelnden Nutzungsintensität wird auch die bauliche Substanz leiden und Aufenthaltsqualität im Stadtraum verloren gehen. Die negativen ökonomischen Effekte durch Investitionsstau und Wertminderung des Immobilienbestandes können zu einem nicht unerheblichen volkswirtschaftlichen Schaden führen.

Die Innenstadt im Wandel der Zeit

Die Grundstruktur der Innenstadt stammt überwiegend aus dem 16. Jahrhundert, aus dem Zeitraum als das mittelalterliche Klagenfurt zur Renaissancestadt ausgebaut wurde. Die Form der Stadt, das markante orthogonale Straßenraster sowie zahlreiche bauliche Dominanten blieben bis heute weitgehend erhalten. Man könnte meinen, dass die Innenstadt als Zentrum der Gesamtstadt fortwährend und unverändert weiter existiere. Allerdings findet in ihr ein steter Wandel an Funktionen und Nutzungen statt, der nicht nur auf die Entwicklungen der letzten Jahre zurückgeht, sondern in der jahrhundertealten Geschichte mehrmals die Stadt grundlegend veränderte und überformte. Die Prozesse des Strukturwandels werden in den folgenden zeitlichen Abschnitten am Beispiel des Einzelhandels veranschaulicht.

vor 1850: Die Handwerkerstadt

Noch zu Beginn des 19. Jahrhunderts weist die Innenstadt eine vorindustrielle Prägung auf. Gewerbe, Wohnen und Landwirtschaft wurden auf engsten Raum, zumeist im selben Gebäude, betrieben. Das geschäftliche Leben war durch die regelmäßige Marktabhaltung und durch die direkten Dienstleistungen der zahlreichen Handwerksbetriebe gekennzeichnet. Die alltäglichen Wege beschränkten sich auf ein fußläufiges Einzugsgebiet, wobei die Bündelung der Branchen am selben Standort (Bäcker-, Gerber-, Fleischerviertel) die Erreichbarkeiten zusätzlich begünstigte.

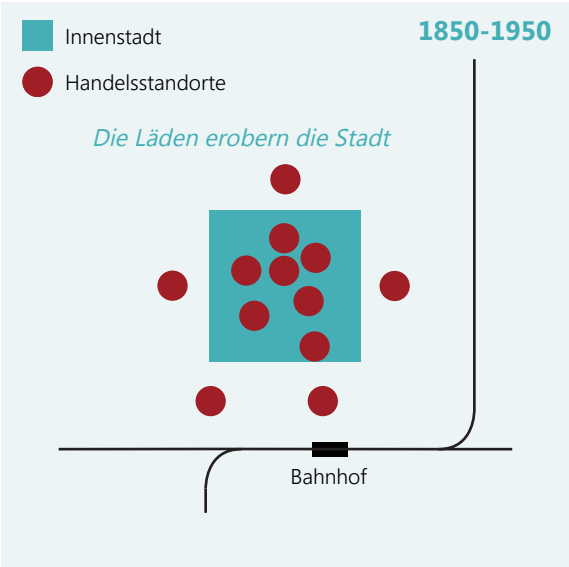


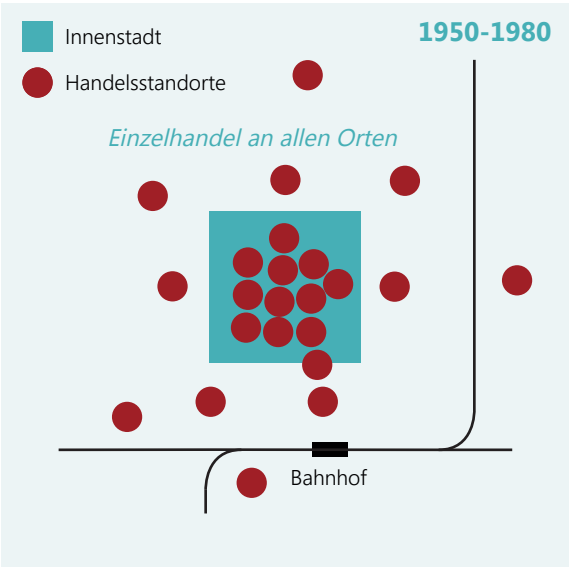
Innenstadt-Nutzungen um 1827

Die soziale Stellung der Hausbesitzer
(Q: Peter Schöffmann, Klagenfurt als Schulstadt)

- öffentl. und ständische Bauten: La - Landhaus, S - Spital, R - Rathaus, Ka - Kaserne
- Palais, Stiftshöfe und Klöster
- Bürger, Ärzte, Advokaten
- Gewerbe: W - Wirte, K - Kaufhäuser, A - Apotheken





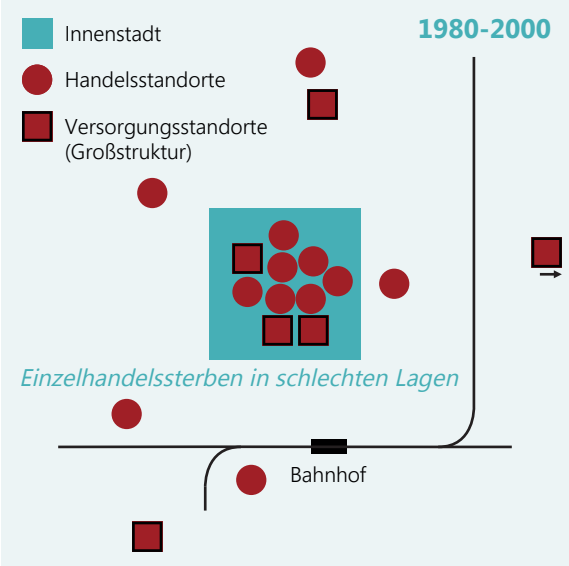


1850-1950: Von der Handwerker- zur Einzelhandelsstadt

Erst mit der einsetzenden Industrialisierung, welche mit dem Anschluss an das Eisenbahnnetz zeitlich einzuordnen ist, entstanden die ersten Läden des Einzelhandels. In einem Verdrängungsprozess wurden stark emittierende Gewerbebetriebe und landwirtschaftliche Nutzungen sukzessive aus der Innenstadt verbannt. Im Leerstand der Erdgeschoße wurden kleinteilige Laden- und Wohnflächen für die stark zunehmende Bevölkerung untergebracht. Der bauliche Substandard ehemaliger Ställe und Werkstätten wurde zugunsten mehrgeschoßiger Gebäude, meist Zinshäuser, nachverdichtet. Der Handel orientierte sich nunmehr an den Achsen der neuen Mobilität, zwischen Bahnhof und Stadtmitte sowie entlang der wichtigen Einfallsstraßen.

1950-1980: Die Hochblüte der Einzelhandelsstadt

Ab der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts nahm parallel zum allgemeinen Konjunkturaufschwung der Privatkonsum kontinuierlich zu. Der Einzelhandel verzeichnete ein starkes Wachstum, welches sich in der Umformung von immer besser ausgestatteten Geschäftslokalen bemerkbar machte. Zahlreiche Erdgeschoßzonen wurden nun mit Handels- oder Dienstleistungsflächen ausgestattet, oftmals auch ungeachtet der Lage oder Frequenz, da man davon ausging, dass das Angebot den scheinbar grenzenlosen Bedarf schon lenken werde. In der Innenstadt etablierten sich unterschiedliche Lagen, an denen sich das Preisniveau für Handelsflächen orientierte. In den besten Lagen wurden Preise derart in die Höhe getrieben, dass umsatzschwache Branchen zur Standortverlagerung oder in kleinteiligere Ladenflächen verdrängt wurden. Die anfängliche Automobilität konnte zunächst noch in den öffentlichen Räumen der Innenstadt untergebracht werden. Doch die Anzahl der Fahrzeuge nahm so schnell zu, dass bereits Anfang der 1960er Jahre die erste Fußgängerzone Österreichs in Klagenfurt eröffnet wurde. Von nun an dominierten die Herausforderungen rund um das Thema Autoerreichbarkeit und Parkplatzangebot den innerstädtischen Einzelhandel.

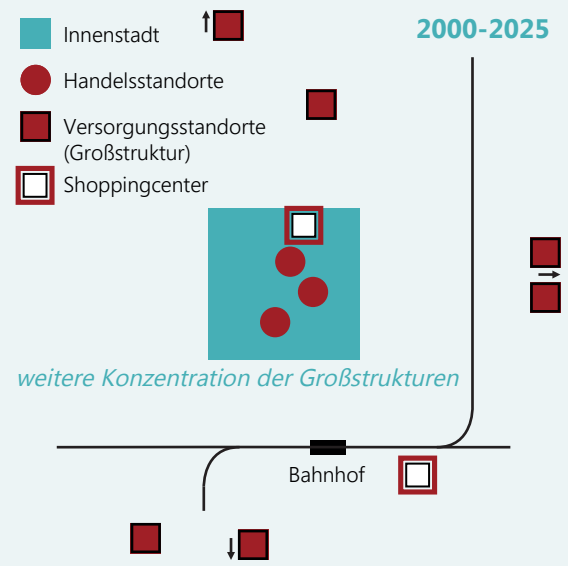


1980-2000: Großstrukturen vs. kleinteiligen Einzelhandel

Ab den 1980er Jahren traten immer mehr großstrukturierte Formen des Handels gegenüber dem bisher überwiegend familiengeführten kleinteiligen Einzelhandel in Konkurrenz. Die Lebensmittelvollsortimenter gegen Bäckereien, Fleischereien und Milchläden. Die innerstädtischen Kaufhäuser gegen den etablierten Facheinzelhandel. Die ersten Filialisten gegen einheimische Unternehmen. Außerhalb der Innenstadt entstanden Großstrukturen mit einem Warensortiment, welches offenbar zwingend die uneingeschränkte Autoerreichbarkeit erforderte. Mit den Möbel- und Baumärkten wurde der Anfang gemacht. Sie waren die ersten neuen Handelsstandorte auf der sogenannten grünen Wiese, außerhalb von integrierten städtischen Lagen. Dem Beispiel folgten Hypermärkte, die neben Lebensmitteln auch Haushaltswaren, Kleidung und Gastronomie anboten sowie Gartencenter und Filialen des Facheinzelhandels. Die Kaufkraftströme wurden erstmals aus der Innenstadt massiv abgezogen, was zunächst durch eingreifende Maßnahmen wett gemacht werden sollte. Mit gestalterischen Aufwertungen von Straßen- und Platzräumen, diversen Garagenprojekten sowie Veranstaltungsformaten, sollte das Einkaufen in der Innenstadt attraktiv gemacht werden. Der Wandel blieb jedoch wegen unzureichender gesetzlicher Vorgaben dem freien Spiel der Kräfte überlassen.

2000-2025: Der Einzelhandel als Event

Zu Beginn des Jahrtausends zeichnete sich das endgültige Aus des kleinteiligen Einzelhandels als dominierende Wirtschaftsform der Innenstadt ab. Viele Betriebe wurden nur noch aus Tradition zu Ende geführt. Die Nachfolge oder Nachnutzungen blieben oftmals ungewiss. Mit der stagnierenden Konjunktur begannen sich nunmehr die großstrukturierten Handelsformen gegenseitig zu konkurrenzieren, zumal dem kleinteiligen Einzelhandel keine Marktanteile mehr entzogen werden konnten. Die Kaufhäuser wurden durch Shoppingcenter abgelöst, in denen mit einem Rundumangebot von Gastronomie bis hin in den Kulturbereich, das Erlebnis Innenstadt nachgespielt werden konnte. An den autoaffinen Handelsstandorten am Stadtrand entstanden zusätzliche Fachmarktzentren, an denen nunmehr auch innenstadtrelevante Waren verkauft werden durften, schlussendlich begründet durch den Umstand, dass es ohnehin keinen schützenswerten Einzelhandel mehr in der Innenstadt gab. Die Einkaufsverkehre verlagerten sich vermehrt auf das Auto, ferner alle neuen Handelsstandorte über großzügig dimensionierte Parkplätze oder -garagen verfügten.



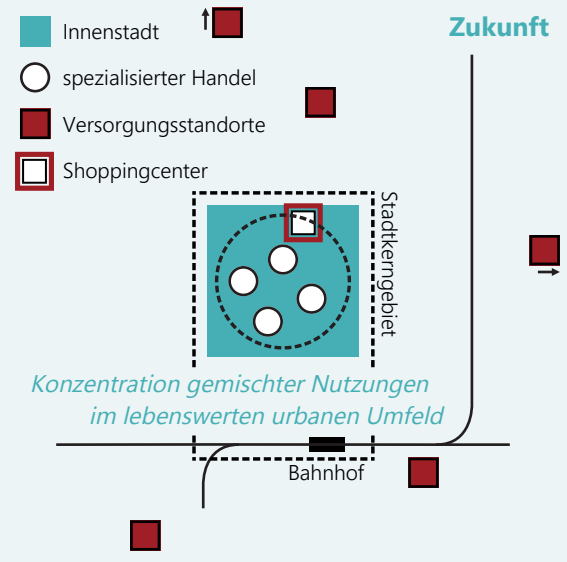
Die Entwicklung ging aber noch weiter, in dem der Onlinehandel als unsichtbarer standortungebundener Akteur in Erscheinung trat. Die Umsätze der großstrukturierten Handelsformen gingen erstmals merklich zurück. Mit Gastronomie, Dienstleistung und Eventkultur bzw. mit einem Idealbild des innerstädtischen Einkauferlebnisses, wo nichts dem Zufall überlassen wird, sollen Kunden an den Standort gebunden werden.

Derzeit befinden wir uns in einem weiteren Umwandlungsprozess, wo der großstrukturierte Handel durch noch größere Formen globalen Ausmaßes ersetzt wird. Was das für die Klagenfurter Innenstadt bedeutet könnte, wird in der nächsten visionären Phase veranschaulicht.

2035: Die Zukunftsvision

Die Innenstadt genießt nicht mehr die Standortvorteile der Mitte mit guter Erreichbarkeit und vielfältigem Angebot. In Zukunft kann das Zentrum überall sein. Der herkömmliche Einzelhandel existiert nicht mehr. Nur noch der hoch-spezialisierte Handel ist an ausgewählten Standorten vorzufinden. Das enorme Volumen an Verkaufsflächen außerhalb der Innenstadt schwindet, da die Umsätze im Vor-Ort-Geschäft nicht mehr entsprechend erzielt werden können. Der großstrukturierte Handel wird zurückgebaut und die Anzahl der Standorte verringert.

Die Innenstadt hat neue Nutzungen gefunden. Spezialhandel, Kreativwirtschaft, Dienstleister und all jene, die in einem urbanen Umfeld arbeiten und wohnen wollen, beleben das Zentrum. Die Vorteile der historischen Struktur sind in den kurzen Wegen und in der Attraktivität des gebauten Umfeldes ohne Konkurrenz. Die gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr und die großräumigen verkehrsberuhigten Zonen bieten eine hervorragende Lebensqualität, zumal die Grün-, Freizeit- und Erholungsflächen schnell erreichbar sind. Das Zentrum ist durch alle Bewohner der Stadt und des Umlandes stark frequentiert und bietet den perfekten Ort für das kulturelle und soziale Leben. In einer ausgewogenen Mischung unterschiedlichster Nutzungen und Bespielungen der öffentlichen Räume wirkt die Innenstadt äußerst anziehend. Für Städtetouristen und Kärntenurlauber wird der Besuch in Klagenfurt ein Muss, ferner es in der größten planmäßig angelegen Renaissancestadt Mitteleuropas jede Menge zu entdecken gibt.



Zielsetzung

Um dem zuvor veranschaulichten Strukturwandel der Innenstadt zu begegnen und die sich zukünftig abzeichnenden Entwicklungen zu steuern wird die Erarbeitung eines umfassenden interdisziplinären Innenstadtkonzeptes empfohlen. Folgende (Mindest-)Inhalte sind unter Beachtung der bestehenden, historisch gewachsenen Strukturen und des sich daraus ergebenden Charakters der Innenstadt zu bearbeiten:

Innenstadtkonzept

- Funktionale Aufwertung (Nutzungskonzept)
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität (Gestaltungs- und Grünraumkonzept)
- Verkehrslösung (Verkehrskonzept)
- Erlebnis, Begegnung, Attraktionen (Städte-Tourismuskonzept)
- Aktivierung von Investitionen (Sanierungs- und Förderkonzept)
- Image und Marketing (Organisation)
- Umsetzungsstrategie (Festlegung des Grades der Verbindlichkeit der empfohlenen Maßnahmen)

5.2 Stadtteil- und Ortszentren & Kernfunktionsachsen

Neben der Innenstadt bestehen weitere Subzentren unterschiedlicher Ausprägung. In der Grobgliederung kann zwischen den linearen Zentren entlang der städtischen Ausfallstraßen (Kernfunktionsachsen, siehe Funktionale Gliederung Kapitel 4.2), größeren, „umfassenderen" Stadteilzentren, wie z. B. Viktring, kleinen Stadtteilzentren bzw. öffentlichen Platzbereichen bis hin zum Umfeld einer Dorfkirche unterschieden werden. Allesamt sind von hoher Bedeutung für das vielfältige und leistungsfähige Siedlungssystem der Gesamtstadt. Sie sind Standorte für die Grundversorgung, für Dienstleistungen, aber auch für gesellschaftliche und kulturelle Aktivitäten im jeweiligen Einzugsgebiet.

Parallel zur Entwicklung in der Innenstadt durchliefen auch sie in den letzten Jahrzehnten einen starken Strukturwandel, der zumeist mit hohen Funktionsverlusten einherging. Lokale Handels- und Versorgungseinrichtungen wurden zugunsten von großstrukturierten Handelsstandorten und Fachmarktzentren, in den meisten Fällen mit ausschließlicher Autoerreichbarkeit, ausgedünnt. Nennenswert ist auch das sogenannte „Gasthaussterben", wodurch traditionelle soziale Treffpunkte, Orte des Vereinslebens oder auch der örtlichen Identitäten verloren gegangen sind.

Neue Formen von Zentren sind durch Einkaufs- bzw. Fachmarktzentren sowie durch neue Lebensmittler- bzw. Discounter-Standorte entstanden. Sie bilden zwar eine ausgewogene polyzentrale Nahversorgungsstruktur, jedoch weniger nach Kriterien der Raumordnung ausgerichtet als nach marktwirtschaftlich orientierten Beweggründen. Die gesellschaftlich-sozialen Aspekte werden nur mehr in Teilen, fast ausschließlich unter Konsumzwang, erfüllt. Der öffentliche Raum wird Zunehmens auf die Erholungs- und Freizeitfunktion reduziert. Der klassische Platz eines Stadteilzentrums oder Dorfes muss in der Regel neu definiert werden.

Stadtteilzentren

Im Rahmen dieses Konzeptes werden folgende Stadtteilzentren und Ortskerne erfasst und als „zu erhaltende" oder „zu entwickelnde" Ortszentren festgelegt (siehe Kreissymbol „OZ" im Entwicklungsplan, Anlage 3):

- **Annabichl - Feschnig**
  Räumlicher Bereich: Mühlgasse, Am Mühlgang, Turmgasse
  Merkmale: kleinteiliges Zentrum, Nahversorgungsstandort
- **Annabichl - St. Veiter Straße**
  Räumlicher Bereich: St. Veiter Straße nördlich der Glanbrücke mit Schwerpunkten im Kreuzungsbereich Dammgasse/Ehrentaler Straße und Bahnhaltestelle/Flughafenstraße
  Merkmale: Entlang der Kernfunktionsachse St. Veiter Straße sind punktuelle Stadtteilzentren angeordnet
- **Emmersdorf - Potenzialstandort**
  Räumlicher Bereich: Südliches Emmersdorf, Tessendorfer Straße
  Merkmale: derzeit noch nicht entwickelt (Bebauungsplanung liegt vor)
- **Lendorf - Ortskern**
  Räumlicher Bereich: Feldkirchner Straße in Lendorf
  Merkmale: Geringe Versorgungsfunktion, Charakter eines Straßendorfes, kein zentraler Platzbereich
- **St. Peter - Fischl**
  Räumlicher Bereich: Fischlstraße, anschließende Ebentaler Straße bis Kreuzung St. Peter Straße
  Merkmale: hohe Versorgungsfunktion, geplantes Zentrum Fischl-Siedlung, teilweise sanierungsbedürftig, in Teilen städtebauliche Qualitäten
- **St. Peter - hi harbach**
  Räumlicher Bereich: Platzbereich hi harbach (Rainer-Harbach-Straße)
  Merkmale: Moderne, multifunktionale Platzfläche, geringe Versorgungsfunktion

- **St. Ruprecht - Kinoplatz**
  Räumlicher Bereich: Kinoplatz, St. Ruprechter Straße beidseits der Bahnunterführung bis zur Flatschacher Straße
  Merkmale: Historisch bedeutsames Subzentrum (ehem. Tabakfabrik), städtebauliche Qualitäten
- **Viktring - Schulzentrum**
  Räumlicher Bereich: Stiftsareal, Busschleife Abstimmungsstraße/VS, Handelszone Carolinenstraße-Keutschacher Straße
  Merkmale: Hohe Versorgungsfunktion, städtebaulich-gestalterische Defizite
- **Viktring - Viktringer Patz**
  Merkmale: Hohe städtebauliche Qualitäten, teilweise sanierungsbedürftig
- **Waidmannsdorf - Baumbachplatz**
  Räumlicher Bereich: Luegerstraße, Baumbachplatz
  Merkmale: Gute Versorgungsfunktion, hohe städtebauliche Qualitäten, insbesondere hohe Aufenthaltsqualität
- **Waidmannsdorf - Urbaneum**
  Räumlicher Bereich: östlicher Abschnitt Siebenhügelstraße mit Kreuzungsbereich Waidmannsdorfer Straße/Maximilianstraße
  Merkmale: Gute Versorgungsfunktion, städtebauliche Qualitäten
- **Waidmannsdorf - Universität**
  Räumlicher Bereich: Universitätsstraße, Nautilusweg
  Merkmale: Auf den Universitätsstandort ausgerichtete Versorgungsfunktion, laufende Planungen zur Umgestaltung des Universitäts-Vorplatzes
- **Welzenegg - Zentrum**
  Räumlicher Bereich: gesamter Verlauf der Welzenegger Straße, Kreuzungsbereich Wurzelgasse, Progress-Zentrum/Schloß Welzenegg
  Merkmale: Kein klar definiertes Zentrum, fehlender zentraler Platzbereich, städtebaulich-gestalterische Defizite
- **Wölfnitz - Ortskern**
  Räumlicher Bereich: Hauptstraße, Hallegger Straße, Zentrumweg
  Merkmale: Geringe Versorgungsfunktion, dörflicher Charakter, kein zentraler Platzbereich

Kernfunktionsachsen

Die Ausfallstraßen und wichtigen Verbindungsstraßen bilden sogenannte Kernfunktionsachsen, die für die Versorgungsstruktur von Bedeutung sind:

- Ankershofenstraße - Siebenhügelstraße
- Bahnhofstraße - Südbahngürtel
- Ebentaler Straße
- Feldkirchner Straße
- Pischeldorfer Straße
- Rosentaler Straße
- St. Veiter Straße
- Villacher Straße - Luegerstraße
- Völkermarkter Straße

Sonstige Zentren- und Kernbereiche

In vielen Fällen kann keine klare Abgrenzung der Bereiche mit Zentrumsfunktion erfolgen. Daher ist die vorangegangene Auflistung von Stadtteilzentren und Kernfunktionsachsen nicht als abschließend anzusehen. Oftmals verfügen schon kleinere Ortschaften oder Wohnsiedlungen über Orte, die sich als Quartiers- oder Dorfplatz qualifizieren. Auch für diese Orte ist eine Entwicklung unter nachstehenden Zielsetzungen anzustreben.

Zielsetzung

ist die Schaffung und (Weiter-)Entwicklung von Stadtteilzentren und Ortskernen. Dafür werden folgende Empfehlungen ausgesprochen:

Aktive Stadtteil- und Ortszentren

- ▶ Neue Funktionen (spezialisierter Handel und Dienstleistungen, z. B. Handwerksbetriebe, Hotels, Betriebsstandorte)
- ▶ Gezielte Setzung von Gemeinbedarfseinrichtungen (Bildung, Betreuung, Gesundheit, Freizeit, Sport)
- ▶ Verdichtete Bebauung
- ▶ Aufwertung des öffentlichen Raumes (Platz mit Aufenthaltsqualität)
- ▶ Mobilitätspunkt/-drehscheibe
- ▶ Gute Erreichbarkeit im Fuß- und Radverkehr innerhalb des Stadtteils

5.3 Siedlungsschwerpunkte

Grundlage

In § 10 des Kärntner Raumordnungsgesetzes 2021 wird die Festlegung von Siedlungsschwerpunkten als Instrument der örtlichen Raumplanung zur planmäßigen Gestaltung und Entwicklung des Gemeindegebietes, geregelt. Ziel ist es, absehbare Wohnbaulandbedarfe auf Bereiche zu lenken, die für die künftige Siedlungsentwicklung besonders geeignet sind.

Dabei besteht ein unmittelbarer Zusammenhang mit der funktionalen Gliederung (vgl. Kapitel 4.2), welche einzelnen Siedlungsbereichen oder Standorten bestimmte Funktionen zuweist. In einem geordneten effizienten Siedlungssystem sind Wirtschafts- und Sozialstrukturen bestmöglich abzugleichen. Einerseits sind Nutzungen räumlich so zu verteilen, dass Konflikte zwischen unterschiedlichen Raumansprüchen möglichst vermieden werden, andererseits soll die Anordnung so erfolgen, dass die Grundversorgung der Bevölkerung in angemessener Qualität und in zumutbarer Entfernung sichergestellt werden kann oder auch den Standortfaktoren der Wirtschaft entsprochen werden kann.

Festlegung von Siedlungsschwerpunkten

Die Festlegung von Siedlungsschwerpunkten erfolgt anhand der in § 10 Abs. 1 K-ROG 2021 gelisteten Kriterien, wobei auf deren Erfüllung „Bedacht zu nehmen" ist. Die „Bedachtnahme" ist durch eine kumulative raumordnungsfachliche Betrachtung vorzunehmen, d. h. nicht jedes einzelne Kriterium soll entscheidend sein, sondern das Gesamtbild.

Kriterium 1: Dichte, zusammenhängende Bebauung und typische innerörtliche Nutzungsvielfalt

Der Siedlungskörper soll eine weitgehend kompakte Form entsprechend den historisch gewachsenen Gegebenheiten aufweisen. Die Nutzungsvielfalt ist durch eine ortstypische Durchmischung von Wohn-, Arbeits-, Versorgungs- und/oder Erholungsfunktionen nachzuweisen. Dem gegenüber stehen rein monofunktional ausgerichtete Siedlungen oder Standorte.

Kriterium 2: Ausstattung mit Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen (zentralörtliche Einrichtungen)

Die Ausstattung mit Einrichtungen der Versorgung ist für die Daseinsvorsorge von zentraler Bedeutung. Zu erfassen sind Einrichtungen der Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs (Nahversorgung) sowie für Soziales, Kultur, Freizeit und Erholung (Schulen, Kindergärten, Kirchen, Ärzte, Pflegeheime, Sport- und Bürgerzentren u.ä.).

Kriterium 3: Schwerpunkt der Bevölkerungsentwicklung

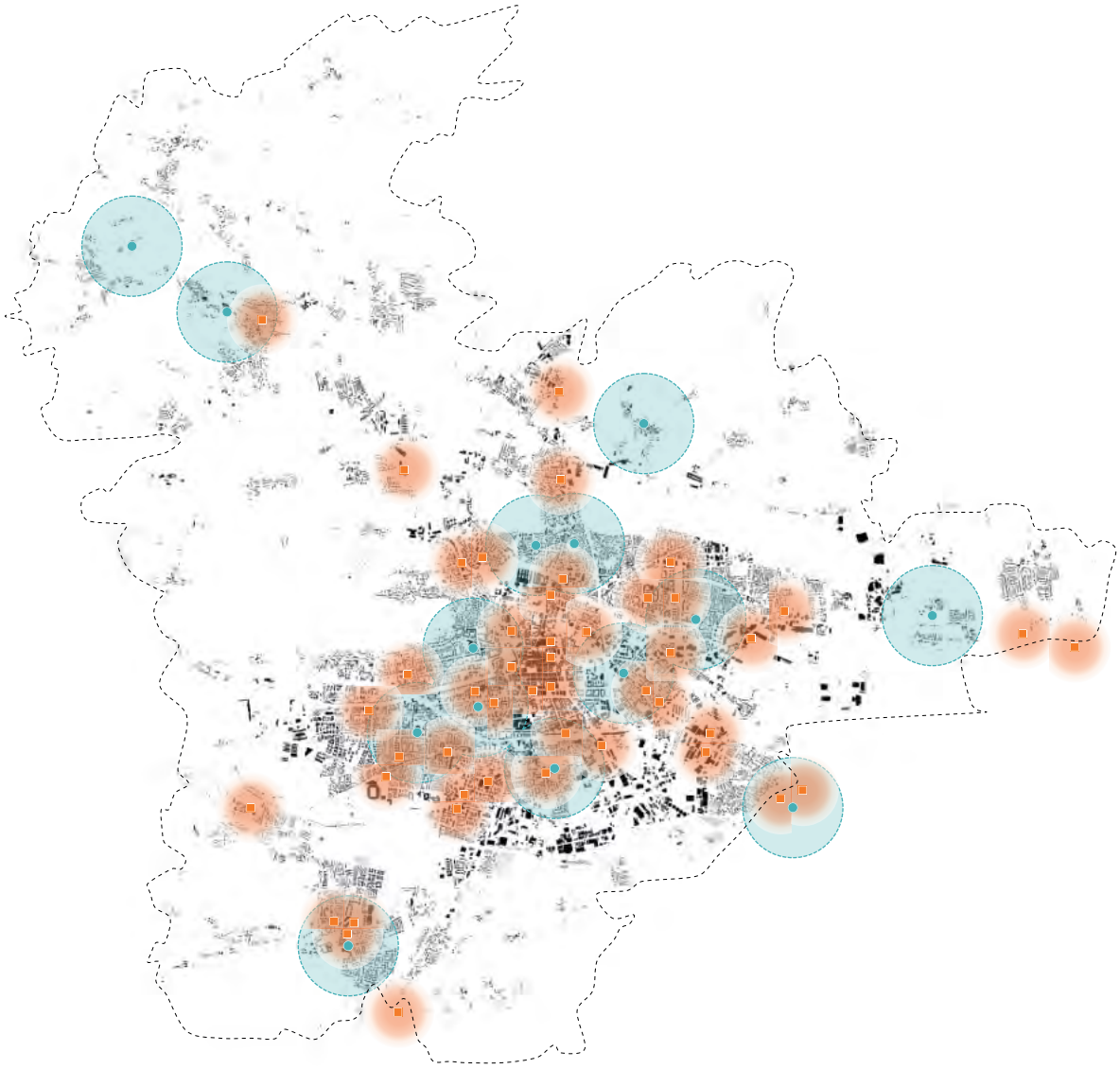
Es sind primär Siedlungsbereiche mit größerer Einwohnerzahl weiterzuentwickeln, sodass in diesen das Grundangebot an zentralörtlichen Einrichtungen effizient genutzt bzw. langfristig abgesichert werden kann.

Kriterium 4: Gute Erreichbarkeit innerhalb des Gemeindegebietes

Die Standorte sollen eine ausreichend gute Erreichbarkeit im öffentlichen Verkehr aufweisen und durch ihre Lage innerhalb des gemeindlichen Wegenetzes ein ausreichendes Angebot für den Fuß- und Radverkehr ermöglichen.

Kriterium 5: Vorhandensein innerörtlicher Verdichtungspotenziale und verfügbarer Baulandreserven

Es sollen räumliche Potenziale für die Siedlungsentwicklung gegeben sein, z. B. durch innerörtliche Verdichtungen oder neue Siedlungspotenziale an geeigneter Stelle. Dem gegenüber stehen Gebiete, die durch planungsrechtliche Vorgaben stark eingeschränkt oder durch sonstige Gegebenheiten der mittelfristigen Verfügbarkeit entzogen sind.



Prüfmethodik

Die Ermittlung von Siedlungsschwerpunkten erfolgt in einem zweistufigen Ablauf: Zunächst werden die zuvor gelisteten Kriterien auf den Raum übertragen. Dabei werden Gebiete erfasst, die in einer zusammenhängenden Bebauung über eine gute Grundversorgung mit Einrichtungen der Daseinsvorsorge (Volksschule, Nahversorgung) verfügen. In einem zweiten Schritt erfolgt die qualitative Beurteilung anhand der Erreichbarkeitsverhältnisse und der damit verbundenen funktionalen Zusammenhänge innerhalb und zwischen Siedlungsgebieten. Zudem können auch durch absehbare Entwicklungen zukünftig Siedlungsschwerpunkte entstehen (z. B. durch einen geplanten Nahversorger-Standort).

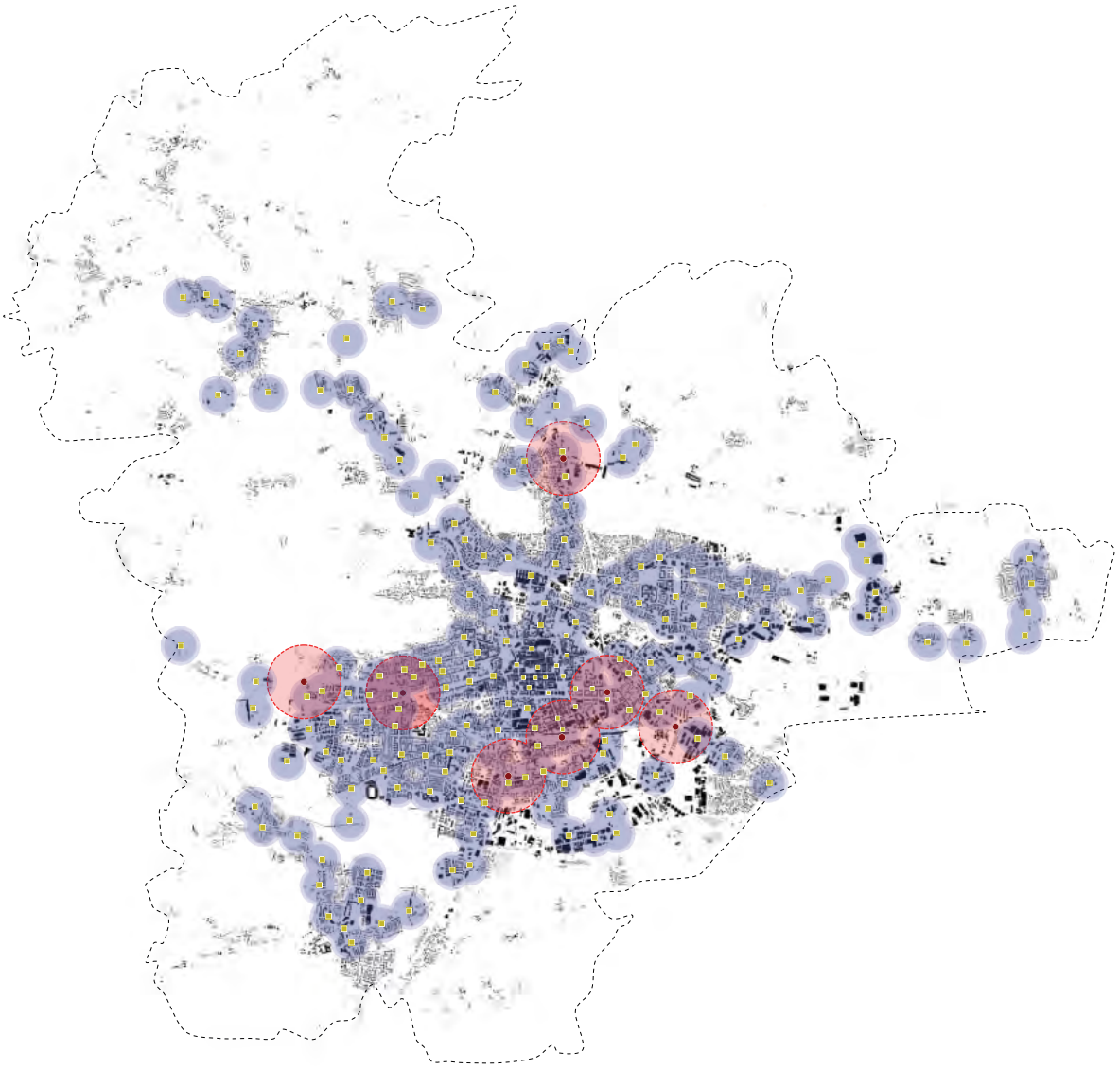
Einrichtungen der Grundversorgung

Auswahl: Elementare Bildungs- und Nahversorgungseinrichtungen verteilt über das Gemeindegebiet, inklusive unmittelbar angrenzende Einrichtungen der Nachbargemeinden

städtische Volksschulstandorte (mit Einzugsgebiet ca. 700 m)

größere Nahversorger-Standorte (mit Einzugsgebiet ca. 300 m)

(Q: Eigene Erhebung)



ÖV-Erreichbarkeit

Die Erreichbarkeit durch den öffentlichen Verkehr (ÖV) ist für die Siedlungsentwicklung von hoher Bedeutung. Gebiete mit attraktivem ÖV-Angebot qualifizieren sich als Schwerpunkte für Entwicklungen: Einerseits dadurch, dass für die Bevölkerung eine echte Alternative zur Automobilität geschaffen werden kann. Andererseits, dass durch die Konzentration um Haltepunkte ein möglichst wirtschaftliches ÖV-Netz betrieben werden kann.

Wie aus der Grafik zu entnehmen, ist der Hauptsiedlungskörper nahezu flächendeckend durch den ÖV erschlossen. Auch die größeren Siedlungsgebiete an den Stadträndern weisen eine gute Versorgung auf.

Versorgung im öffentlichen Verkehr

Einzugsgebiete von Haltestellen und Bahnhöfen des öffentlichen Verkehrs mit regelmäßiger Taktung

Bahnhöfe, Bahnhaltestellen
(mit Einzugsgebiet ca. 500 m)

Bushaltestellen
(mit Einzugsgebiet ca. 250 m)

(Q: Eigene Erhebung)

Festlegung Siedlungsschwerpunkte (SSP)

In Folge der Prüfung der Siedlungsgebiete nach den in § 10 Abs. 1 K-ROG 2021 gelisteten Kriterien (1. Dichte, zusammenhängende Bebauung und typische innerörtliche Nutzungsvielfalt, 2. Ausstattung mit Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen, 3. Schwerpunkt der Bevölkerungsentwicklung, 4. Gute Erreichbarkeit innerhalb des Gemeindegebietes, 5. Vorhandensein innerörtlicher Verdichtungspotenziale und verfügbarer Baulandreserven) sowie aus der kumulativen raumordnungsfachlichen Gesamtbetrachtung ergeben sich folgende Siedlungsschwerpunkte (SSP):

SSP - Kernstadt Klagenfurt

umfassend den Hauptsiedlungskörper, begrenzt im Uhrzeigersinn von Westen beginnend durch die Grenzen des Landschaftsschutzgebietes Kreuzbergl, den Bereich Schleppekurve, den Standort Gewerbezone Mageregg, die Grenzen des Landschaftsschutzgebietes Ehrentalerberg, die nördliche Siedlungsgrenze Tessendorf, die Begrenzung des Zentralfriedhof- und Flughafengeländes, die östliche Siedlungsgrenze Pokeritsch, die Bebauung südlich der Völkermarkter Straße, den Südring inklusive Siedlung Ebenthal und die Bebauung entlang der Rosentaler Straße sowie wiederum durch den Südring im westlichen Abschnitt bis zur westlichen Siedlungsgrenze von Kohldorf.

SSP - St. Georgen am Sandhof

als ergänzender Siedlungsschwerpunkt der Kernstadt im Norden.

SSP - Waltendorf

als ergänzender Siedlungsschwerpunkt der Kernstadt im Nordwesten.

SSP - Viktring

umfassend das Subzentrum Viktring, einschließlich der im Siedlungszusammenhang befindlichen Ortschaften Stein, Krottendorf und Goritschitzen.

SSP - Neudorf

als ergänzender Siedlungsschwerpunkt zu Viktring.

SSP - Wölfnitz

umfassend die Ortschaft Wölfnitz, einschließlich der im Siedlungszusammenhang befindlichen Ortschaften Pitzelstätten und Seltenheim.

SSP - Emmersdorf

umfassend die Ortschaft Emmersdorf bis zu den südlich anschließenden Siedlungspotenzialen bis zur Tessendorfer Straße.

SSP - Kleinbuch

umfassend den unmittelbaren Kernbereich der Ortschaft Kleinbuch.

SSP - Lendorf

umfassend den Kernbereich Lendorf östlich des Wölfnitzbaches.

SSP - Ponfeld

umfassend den unmittelbaren Kernbereich der Ortschaft Ponfeld nördlich des Wölfnitzbaches.

SSP - Hörtendorf

umfassend die Ortschaft Hörtendorf bis zu den südlich anschließenden Siedlungspotenzialen bis zur Völkermarkter Straße.

SSP - Aich an der Straße, Gutendorf, Limmersdorf

mit dem Volksschulstandort Hörtendorf bilden die drei Ortschaften zusammen einen Siedlungsschwerpunkt.

Die schematische Abgrenzung der Siedlungsschwerpunkte erfolgt im Entwicklungsplan (Anlage 3).

Baulandabrundungen

Für Ortschaften bzw. Siedlungskörper außerhalb von Siedlungsschwerpunkten sind Baulandausweisungen nur noch als Abrundungen zulässig (§ 15 Abs. 6 K-ROG 2021). Die Lage und Form der Abrundung des Baulandes wird durch die festgelegten Siedlungsgrenzen im Entwicklungsplan (Anlage 3) vorgegeben. Dabei erfolgt die Abgrenzung nach dem Prinzip von Arrondierungen, zur Schaffung möglichst harmonischer Siedlungskörper unter Bedachtnahme des vorherrschenden Orts- und Landschaftsbildes und der jeweiligen örtlichen Situation.

6 Energie & Klima

Aussagen zu § 9 Abs. 3 Z 5 K-ROG 2021:
„die Hauptversorgungs- und Hauptentsorgungseinrichtungen (Energie- und Wasserversorgung, Abwasser- und Abfallentsorgung uä.), einschließlich Integration und Einsatz von erneuerbarer Energie“

Grundlegend werden in der Raumordnung Funktionen (Wohnen, Arbeiten, Versorgung) auf den Raum umgelegt. Es werden dabei Standorte geschaffen, die einerseits für die Eigenversorgung und andererseits für die Vernetzung bestimmter Infrastrukturen benötigen werden. Als klassisches Beispiel ist die Interaktion zwischen Wohn- und Arbeitsstandort zu nennen, wo tägliches pendeln und das Aufsuchen von Versorgungseinrichtungen (Geschäft, Schule, Sportplatz) die Alltagswege bestimmen. In diesem Zusammenspiel von „Siedlung“ und „Mobilität“ kommt vor allem dem Aspekt der „Energie“ eine bedeutende Rolle zu. Wie viel wir vom jeweiligen Faktor benötigen, hängt vordringlich von der Raumordnung („Der Ordnung im Raum“) und einer effizienten Infrastruktur ab.

Der Verbrauch an Energie erfordert Ressourcen. Dies ist wiederum mit Eingriffen in den Raum und Wirkungen auf den Naturhaushalt verbunden. Trotz der globalen Ursache- und Wirkungseffekte von Klimabeeinflussung, liegt die primäre Verantwortung auf der lokalen Ebene. Hier kann bestimmt werden, wie wir in Zukunft mit unseren Ressourcen haushalten wollen und wie wir unser Leben von äußeren Abhängigkeiten bestimmten lassen wollen.

Fazit:

- Raumordnung als Instrument für den Energiekreislauf und den Klimaschutz
- Klagenfurt verfolgt das Ziel der Klimaneutralität
- Um die gesetzten Klimaziele zu erreichen, sind weitere Maßnahmen in allen Bereichen erforderlich

6.1 Energieraumplanung als Klimaschutz

Die Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK) erklärt die Energieraumplanung als „Die Herangehensweise, mit der Gemeinden ihre Energie- und Klimazukunft nachhaltig positiv gestalten können."

Einerseits gilt es, den Energieverbrauch durch effiziente Siedlungsstrukturen und umweltfreundliches Mobilitätsverhalten zu minimieren, andererseits sind Flächen und Standorte für die Energieproduktion oder -speicherung zu sichern. Für Ersteres werden die Voraussetzungen in einer konsequenten Stadtentwicklung gesetzt. Der Bereich Mobilität wird in Kapitel 8 behandelt.

Umsetzungsstrategien zum Klimaschutz

Klagenfurt hat sich mit der EU-Mission „100 climate-neutral and Smart Cities" das Ziel auferlegt, eine bilanzielle Klimaneutralität bis 2030 zu erreichen. Darin kommt dem neuen STEK eine Schlüsselfunktion zu. Ein weiteres wichtiges Dokument stellt die Smart City Klimastrategie dar, die konkrete Maßnahmen festlegt und laufend überprüft.

Da es sich um einen integrierten Themenbereich handelt und Maßnahmen oft einen Mehrfachnutzen haben, wirken sich die Bemühungen zur Energieraumplanung nicht nur positiv auf das Klima aus, sondern haben auch positive Effekte auf unser Umfeld, bis hin zur Erhöhung der Lebensqualität.

Kernaussagen zur Umsetzungsstrategie:

- Klagenfurt verfolgt das Ziel der Klimaneutralität
- Das STEK 2026 legt eine energie- und raumeffiziente Siedlungsstruktur fest
- Das Mobilitätskonzept 2035, der Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) und andere Konzepte stärken die Verkehre des Umweltverbundes
- Einbettung der Smart City Klimastrategie, inkl. Monitoring als kommunales Energiekonzept

Von den vorliegenden Konzepten wurden und werden bereits Maßnahmen umgesetzt, wobei zur vollständigen Zielerreichung der bilanziellen Klimaneutralität noch große Anstrengungen erforderlich sind.

Ziele

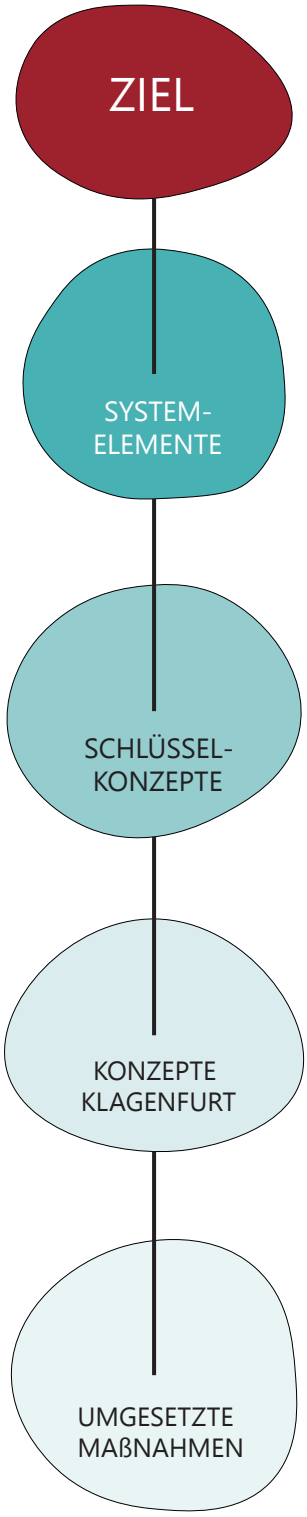
Das Ziel zur bilanziellen Klimaneutralität soll aus 81 % direkter Einsparung und 19 % Einsparungen durch Kompensation bis 2030 erreicht werden. Die generelle Klimaneutralität wird für 2040 angestrebt. Für die Verwirklichung des Ziels wurden verschiedene Maßnahmen festgelegt bzw. bereits umgesetzt, wie der Monitoring-Bericht der Smart City Klimastrategie zeigt. Die größte Herausforderung bei der Reduktion der CO_2-Emissionen bleibt der Verkehr. Diese stiegen von 2021 auf 2024 sogar wieder an.

Systemelemente & Schlüsselkonzepte

Die Aufgaben der Energieraumplanung liegen in der Schaffung energieeffizienter Raum- und Siedlungsstrukturen, der Standortsicherung für Anlagen, die der Erzeugung, Speicherung und Verteilung von erneuerbarer Energie dienen, sowie in der Abschätzung räumlich realisierbarer Potentiale. Dabei stehen Siedlungsstruktur, Mobilität und der daraus resultierende Energiebedarf in Abhängigkeit zueinander. Die Raumplanung kann deswegen an Schrauben wie Nutzungsverteilung, Nachverdichtung oder Bebauungsvorschriften drehen, um einerseits den Energiebedarf zu senken und andererseits für den Energiebedarf notwendige Flächen zu sichern. Der Logik dieses Systemzusammenhangs folgend, empfiehlt die ÖROK drei Schlüsselkonzepte für eine erfolgreiche Energieraumplanung zu erarbeiten:

- Örtliche Entwicklungskonzepte (STEK) für energieeffiziente Raum- und Siedlungsstrukturen
- Mobilitätskonzepte (siehe Kapitel 8)
- Kommunale Energiekonzepte

Da, trotz Einsparungen, in Zukunft in den Bereichen Siedlung und Mobilität mit einem erhöhten Energiebedarf zu rechnen ist, sollen im kommunalen Energiekonzept die Fragen nach dem lokalen Energiemix und den vorhandenen Ressourcen sowie der Technologiewahl der erneuerbaren Energien, in Abstimmung mit der bestehenden Infrastruktur geklärt werden.



Umsetzung – bereits erarbeitete Konzepte und umgesetzte Maßnahmen

Klagenfurt verfügt bereits über Konzepte, die den empfohlenen Schlüsselkonzepten der ÖROK entsprechen. So liegt mit diesem STEK eine integrierte Betrachtung aller relevanten Bereiche vor. Des Weiteren wurde bereits 2019 das Mobilitätskonzept 2035 mit Schwerpunkt ÖPNV fertiggestellt. In Vorbereitung auf ein kommunales Energiekonzept wurde die Diplomarbeit „Energieraumplanung in Klagenfurt am Wörthersee – Vorarbeiten für ein Fachkonzept im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes 2025" (Blechl V. 2023) verfasst. Im Weiteren ist die Smart City Klimastrategie mit ihren Maßnahmen zur Erreichung der bilanziellen Klimaneutralität bis 2030 zu nennen und der generellen Klimaneutralität bis 2040. Zwar handelt es sich hierbei um keine räumliche konkrete Betrachtung im Sinne eines kommunalen Energiekonzeptes, so ist es aber das zentrale Dokument mit detaillierten Maßnahmen zur Zielerreichung.

Insgesamt ist festzuhalten, dass Klagenfurt bereits eine vorangeschrittene Umsetzung der von der ÖROK empfohlenen Schlüsselkonzepte aufweist. In weiterer Folge werden die einzelnen Konzepte erläutert und in Anbetracht der städtischen Klimaziele auf ihre praktische Umsetzung und Wirkung geprüft.

STEK 2026

Das als Verordnung erlassene STEK erfüllt mit seinen Kernzielen zur Innenentwicklung, maßvollen Nachverdichtung, Nutzungsmischung, Baulandmobilisierung, Orts- und Stadtkernbelebung eine im Sinne der Energieraumplanung ressourcenschonende und energieeffiziente Siedlungsentwicklung. Im zusätzlichen Fachmodul „Energieraumordung und Klimaschutz" (siehe Materialienband) werden räumliche Entwicklungspotentiale anhand energieraumplanerischer Faktoren dargestellt.

Durch den bindenden Charakter des STEKs und dessen Umsetzung auf Ebene der Flächenwidmungsplanung wird die angestrebte Raumstruktur und Siedlungsentwicklung sichergestellt. Es ist festzuhalten, dass sich die Kerninhalte bereits aus den vorangegangenen Stadtentwicklungskonzepten ableiten lassen.

Mobilitätskonzepte

siehe Kapitel 8

Smart City Klimastrategie

Die Smart City Klimastrategie ist das zentrale Dokument zur Erreichung der bilanziellen Klimaneutralität mit neun Handlungsfeldern zu konkreten Maßnahmen. Durch das regelmäßige Monitoring sowie laufende Aktualisierung des Dokuments ist die Smart City Klimastrategie als „living paper" konzipiert. Aus dem letzten Monitoringbericht von September 2025 geht hervor, dass viele Maßnahmen derzeit den Status „Derzeit einige in Umsetzung" bzw. „Derzeit nicht relevant" tragen oder erst „in Vorbereitung" sind. Dies steht im Zusammenhang mit aktuell verfügbaren finanziellen und personellen Rahmenbedingungen, die eine zeitnahe Umsetzung erschweren. Das Dokument zeigt, dass eine konsequente Umsetzung mittel- bis langfristig einen leichteren Zugang zu Fördermitteln bringt und die Realisierungschancen zentraler Projekte erhöht. Erfolg zeigt die Strategie in der Reduktion von CO_2 um bereits 57 % im Vergleich zu 2011, was vor allem auf die strukturelle Umstellung des Wärmesektors (Fernwärmenetzausbau, zunehmender Anteil von Biomasse in der Fernwärmepoduktion) zurückzuführen ist.

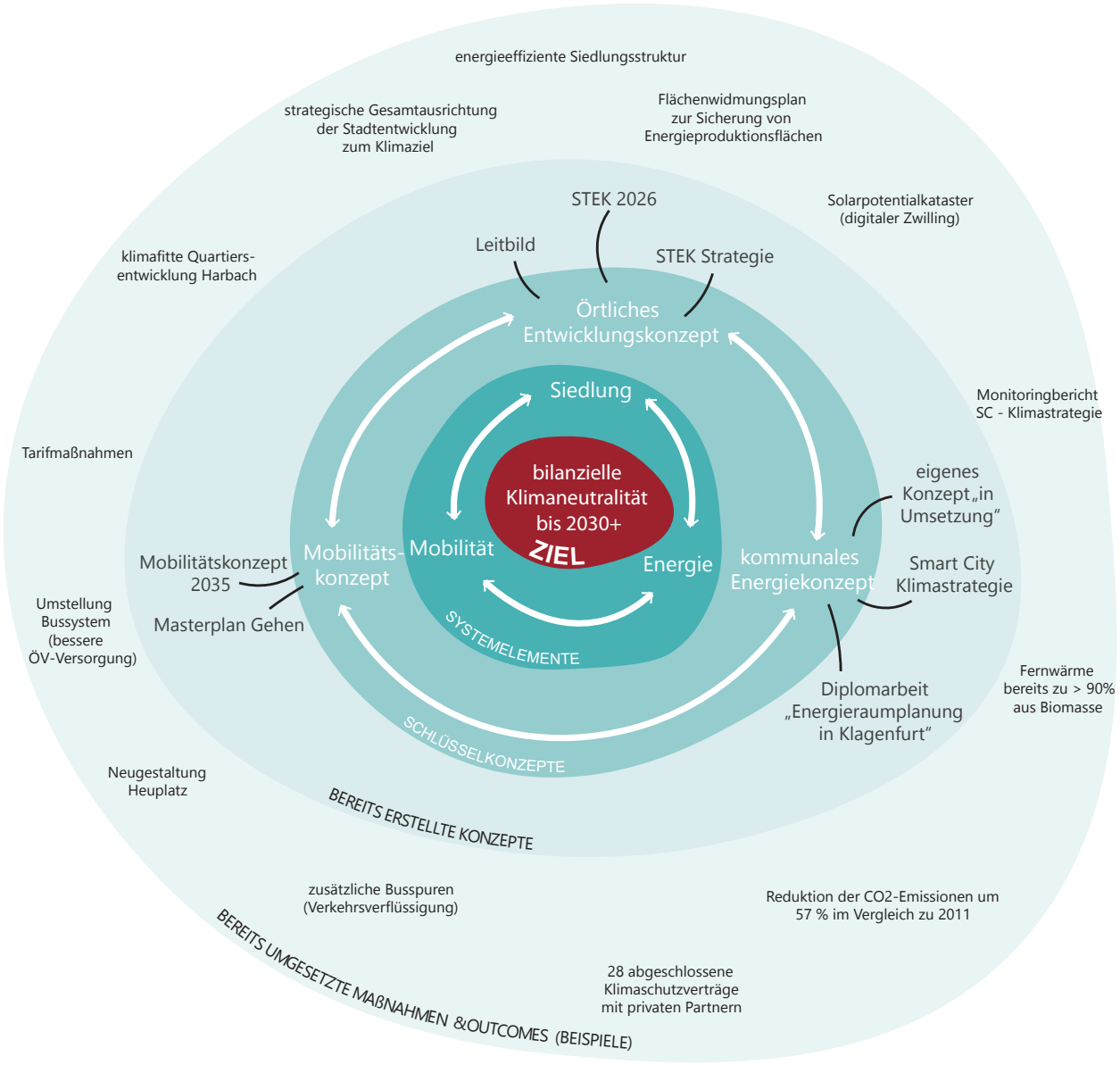
Da die Strategie die Inhalte eines kommunalen Energiekonzeptes nur teilweise aufgreift und vor allem die notwendige räumliche Betrachtung fehlt, befindet sich ein Energiekonzept laut Monitoring momentan „in Umsetzung".

Diplomarbeit „Energieraumplanung in Klagenfurt am Wörthersee"

Die Diplomarbeit von Blechl V. 2023 stellt die Vorarbeit für ein eigenes kommunales Energiekonzept dar. Darin wird die Notwendigkeit eines solchen Konzeptes betont, um den nötigen Systemzusammenhang betrachten zu können. Ähnlich wie das Fachmodul „Energieraumordnung und Klimaschutz" wird das räumliche Entwicklungspotential auf Basis energieraumplanerischer Faktoren analysiert. Dazu zählen u.a. der Durchmischungsgrad, die ÖV-Klassen, die Wärmeversorgung oder die Gebäudedichte.

Für das kommunale Energiekonzept wurden folgende Handlungsfelder definiert:

- Ausbau der Fernwärmeleitung in dicht besiedelten Gebieten mit hohem Anteil fossiler Wärmegewinnung
- Geothermie- bzw. Grundwasserpotenzialerhebung für Gebiete, die sich nicht für die Fernwärme-Erschließung eignen
- Festlegen von Energievorbehaltsflächen
- Nachverdichtung und Siedlungsexpansion in dicht besiedelten Gebieten
- Vermeidung von Zersiedelung
- Attraktivierung des ÖV-Angebotes und der Rad- und Fußwegenetze bei gleichzeitiger Reduktion des MIVs



Abgeleitete Handlungsempfehlungen

- Weiterer Ausbau des Fernwärmenetzes
- Geothermie- bzw. Grundwasserpotenzial-erhebung
- Festlegen von Energievorbehaltsflächen
- Konsequente Siedlungsentwicklung (Innen- vor Außenentwicklung)
- Orientierung der politischen Entscheidungsfindung an den Inhalten der Fachkonzepte
- Bewerbung um Fördermittel im Rahmen der Smart City Klimastrategie zur Umsetzung zentraler Projekte
- Einrichten einer eigenen Arbeitsgruppe für die Erstellung des Energiekonzeptes
- Umsetzung der Maßnahmen gemäß Mobilitätskonzepte (siehe Kapitel 8)

6.2 Technische Versorgungsinfrastruktur

Das technische Infrastrukturnetz wird durch die Stadtwerke Klagenfurt AG getragen. Wesentliche Aufgabe ist die Gewährleistung der Versorgungssicherheit sowie die Sanierung zur Bestandserhaltung. Netzbezogene Handlungsschwerpunkte, insbesondere in den Bereichen „Strom, Wasser, Wärme", werden in gemeinsamen stategischen Planungen mit dem Magistrat und anderen betroffenen Akteuren entwickelt (Netzausbauplanungen im Rahmen der Plattform technische Infrastruktur). Dabei fließen die Zielsetzungen der Energieraumplanung (siehe vorheriges Kapitel 6.1), insbesondere im Zusammenhang mit „energie-" und „raum- bzw. siedlungsrelevanten" Entscheidungen ein.

Wasserversorgung

Die Wasserversorgung erfolgt im Wesentlichen aus dem Grundwasservorkommen innerhalb des Stadtgebietes. Das Versorgungsgebiet umfasst vorwiegend das eigene Siedlungsgebiet und kleinere Teilbereiche über die Stadtgrenzen hinaus. Im Versorgungssystem sind mehrere Hochbehälter räumlich verteilt. In Verbindung mit Druckerhöhungsanlagen werden höher gelegene Siedlungsgebiete versorgt.

Im Jahr 2025 wurde die Verbandsgründung für einen gemeinsamen „Wasserverband Kärnten" unterzeichnet, mit dem Ziel der langfristigen Sicherung der Trinkwasserversorgung im Kärntner Zentralraum. Die Erneuerung des Leitungsnetzes ist eine zentrale Herausforderung.

Abwasserentsorgung

Zum Schutze der Wasserqualität des Wörthersees wurde Ende der 1960er Jahre die sogenannte Ringleitung errichtet, welche die Abwasserentsorgung sämtlicher Wörthersee-Gemeinden übernimmt. Die Abwässer werden in der Klagenfurter Kläranlage aufbereitet. Der Wasserverband Wörthersee Ost betreibt die Anlagen. Aufgrund des Alters von Leitungen und Kläranlage ist eine umfassende Sanierung bzw. ein Neubau erforderlich. Die Maßnahmen werden bereits im vorliegenden Stadtentwicklungsplan berücksichtigt.

Stromversorgung

Die Stromversorgung erfolgt über das Leitungsnetz der Stadtwerke (Energie Klagenfurt GmbH). Das Versorgungsgebiet umfasst das Klagenfurter Gemeindegebiet sowie Teile benachbarter Gemeindegebiete. Ausgehend von 110-kV-Hochspannungsfreileitungen wird über Umspannwerke in das weiterverzweigte 20-kV-Netz gespeist. Zur Sicherung der Versorgungsqualität wurde im Jahr 2022 das Umspannwerk Nord in Betrieb genommen. Ein weiteres Umspannwerk im Südosten wird angedacht. In Folge des zukünftig erhöhten Strombedarfs werden weitere Maßnahmen im Netzausbau bzw. in der Netzverstärkung und im Ausbau von Großbatteriespeicher gesetzt. Zudem wird über eine flächendeckende Digitalisierung für eine präzisere Erfassung und Analyse von Netzbelastungen zur Versorgungssicherheit beitragen.

Photovoltaik

In den letzten Jahren entstanden zahlreiche Photovoltaikanlagen verschiedenster Größenordnung. Aufgrund wetterabhängiger Schwankungen (lange Nebelphasen, tiefe Temperaturen) stellt die unregelmäßige Stromeinspeisung eine Herausforderung für das Leitungsnetz dar. Zukünftig wird die Energiespeicherung und deren Nutzung zur Maximierung des Eigenverbrauchs oder der Einsatz bei Spitzenleistungen an Bedeutung gewinnen. Diesbezüglich ist neben der Flächeninanspruchnahme für die Energiegewinnung (insbesondere durch Photovoltaik-Freiflächenanlagen) auch mit einer zusätzlichen Flächeninanspruchnahme für die Energiespeicherung zu rechnen. Aufgrund möglicher Nutzungskonflikte (Lärm, Gefährdungen) derartiger Anlagen sind primär Brachflächen und andere vorbelastete Flächen zu verwenden.

Elektromobilität

Verschiedenste Studien gehen von einem Strombedarf für Elektrofahrzeuge bis 2040 aus, der zusätzlich rund ein Viertel des heutigen Verbrauchs entspricht. Im Zuge dessen ist mit einem weiteren Ausbau der Netz- und Ladeinfrastruktur zu rechnen. Sowohl private Ladestationen als auch jene im öffentlichen Raum werden zusätzliche Flächen beanspruchen. Die Ausgestaltung der Straßenräume

wird dadurch stark beeinflusst. Beim gleichzeitigem Ladevorgang einer großen Anzahl von Fahrzeugen werden hoch frequentierte Standorte punktuell stark belastet. Die Steuerung der vorhandenen Lasten und der zur Verfügung stehenden Flächen ist zunehmend zu berücksichtigen.

Fernwärme, Fernkälte

Seit 1949 besteht das Fernheizkraftwerk nordöstlich der Innenstadt am damaligen Stadtrand. Es ging österreichweit als erstes Kombikraftwerk mit Wärme- und Stromproduktion in Betrieb. Mittlerweile wurde das Netz durch zwei weitere Kraftwerke im Osten und Süden, in heutiger Stadtrandlage, ergänzt. Alle Anlagen werden zu über 90 % durch Biomasse betrieben und erzeugen im Kraft-Wärme-Kopplungsprozess Fernwärme und Ökostrom. Für die Spitzenlasten wird Gas verfeuert. Das Fernwärmenetz wurde bereits in weiten Abschnitten erneuert. Hinsichtlich der Kapazitäten können weitere Bedarfe gedeckt werden. Ausgehend vom zentralen Fernheizwerk ist der Aufbau eines Fernkältenetzes geplant.

Dementsprechend richtet sich die Siedlungsentwicklung auf Bereiche, die durch Fernwärme und zukünftig durch Fernkälte besonders begünstigt sind bzw. wo große Mengen an Energie bereitgestellt werden können. In diesem Zusammenhang wird auf die gewerblich-industriellen Vorrangstandorte im östlichen Stadtgebiet verwiesen.

Abfallentsorgung

Die Entsorgung und Bewirtschaftung von Abfällen erfolgt durch den Abfallwirtschaftsverband Klagenfurt.

Für Sperrmüll, Problemstoffe u.ä. bestehen zwei Abfallsammelstellen (Nord und Süd).

7 Grün- & Freiraum

Dieses Kapitel enthält Aussagen zu § 9 Abs. 3 Z 6, 7, 13 und 14 K-ROG 2021:

„die erforderliche Ausstattung der Gemeinde mit Erholungs-, Sport- und sonstigen Freizeiteinrichtungen"

„die Freihaltung von Gebieten, die zur Erhaltung der freien Landschaft, zur Erhaltung der Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes, zur Erhaltung ausreichender bewirtschaftbarer Nutzflächen für die bäuerliche Landwirtschaft, zur Sicherung der künftigen Verfügbarkeit von Roh- und Grundstoffen von Bedeutung sind"

„von Naturgefahren gefährdete Bereiche und Schadenspotentiale"

„die Festlegung von Gebieten oder Grundflächen, die als Hochwasserabflussbereiche oder Hochwasserrückhalteräume freizuhalten sind"

Das vorliegende Kapitel behandelt die Themen Grün- und Freiraum, ergänzt durch den Schwerpunkt Klimawandelanpassung. Es beschreibt die Vielfalt der städtischen Naturräume in ihrer zentralen Lebens- und Erholungsfunktion. In den Fokus werden innerörtliche Grünflächen, Straßenräume, Innenhöfe, Sport- und Spielanlagen sowie Pocket-Parks gerückt, die zusammen das „grüne Netz" im Siedlungsgebiet bilden. Verbindliche Instrumente sind u.a. die Grünraumzahl in der Bebauungsplanung oder die gezielte Entwicklung sogenannter grüner und blauer Infrastruktur zur Kühlung und Wasserverbringung. Die bodenschutzbezogenen Ziele bilden das Rückgrat der Klimawandelanpassung: Klagenfurt bekennt sich zur Minimierung neuer Versiegelung, zum Schutz multifunktionaler Böden und zur Stärkung der Kreislaufwirtschaft im Bauwesen. Ergänzende Maßnahmen, wie Pufferstreifen an Gewässern und zu landwirtschaftlichen Flächen, sichern Lebensraumqualität und schaffen Spielräume für Renaturierung.

Fazit

- Klagenfurt ist stark „durchgrünt"
- Die Umgebung ist durch intakte Naturräume und Kulturlandschaft geprägt
- Siedlungsgebiete sind an den Klimawandel anzupassen

7.1 Naturräume und -elemente

Fließgewässer

Sie sind als Lebens- und Entwicklungsadern der Stadt zu bezeichnen und besitzen landschaftsprägenden Charakter. Wichtige Fließgewässer sind u.a. die Glan sowie die Glanfurt, auch Sattnitz genannt. In den letzten 150 Jahren wurden Regulierungsmaßnahmen zur Flächengewinnung und Abflusskontrolle umgesetzt. Dies führte zu einem Lebensraumverlust für bestimmte Tierarten, wie Wasseramsel oder Biber. Zudem sind Flächen nahe an Flüssen und Bächen begehrte Bauplätze, wodurch geeignete Lebensräume weiterhin gefährdet sind.

Stehende Gewässer

Sie bieten Lebensraum für eine Vielzahl an Tier- und Pflanzenarten und sind als Erholungsräume für den Menschen von besonderer Bedeutung. Viele seltene Vogelarten, wie der Eisvogel oder die Wasserralle, sind auf diese Lebensräume angewiesen. Unter erhöhten Druck stehen Flächen, die der hohen Entwicklungsdynamik durch die Erholungs- oder Wohnfunktion ausgesetzt sind.

Moore/Feuchtgebiete

Ein stark gefährdeter Naturraum sind Moor- und Sumpfflächen. Im Vergleich zum Franziszeischen Kataster (Aufnahmen von 1825-1827) sind durch Entwässerung und Verbauung mittlerweile nur noch wenige Reste übrig. Durch eine Studie wurde gezeigt, dass auf etwa 1.500 ha (12 % der Stadtfläche) noch alte Moor- bzw. Torfböden vorhanden sind, die auf ehemalige, weit ausgedehnte Moor- und Sumpfflächen verweisen. Das Projekt „Moor4Klagenfurt" setzte bereits Maßnahmen in den Natura 2000 Gebieten Lendspitz-Maiernigg (Europaschutzgebiet) und Ziegelteich bei Hörtendorf sowie an ausgewählten Pilotstandorten um. Wertvolle Feuchtlebensräume wurden gesichert bzw. wieder hergestellt.

Wälder

Wälder werden durch das Forstgesetz streng geschützt. Der Waldentwicklungsplan setzt die Waldfunktionen fest und begründet das öffentliche Interesse an der Walderhaltung. Kiefern-, Buchen-, Feuchtgebiets-, Fichten- sowie Laubmischwälder bilden neben den wärmegeprägten Eichen- oder Mischwäldern einen essenziellen Lebensraum für seltene Vogelarten, wie den Mittelspecht oder den Gartenbaumläufer. Im Stadtgebiet sind von Eichen dominierte Wälder, vor allem südlich von Aich an der Straße, zu finden. Im Klagenfurter Feld bilden Buchenwälder und Fichten-Tannen-Buchenwälder die standorttypischen Waldgesellschaften, sie wurden jedoch aufgrund der intensiven Bewirtschaftung zum Teil von reinen Fichtenforsten verdrängt. Besondere Buchenwaldbestände finden sich an den Hängen des Ulrichsberges, am Kreuzbergl und am Schrottkogel.

Kulturlandschaft

Naturnahe Hecken, Feldgehölze, Ufergehölzstreifen, Altbaumbestände und Streuobstwiesen bieten für viele Tierarten ein kleinteiliges Lebensraummosaik. Hervorzuheben sind die Hanglagen unterhalb des Ulrichsberges, die Kulturlandschaft in den Teilräumen Wölfnitz-Ponfeld, Waltendorf, Migoriach, Straschitz, Bach und Berg sowie am Maria Saaler Berg. Vor allem in weitläufigeren Kulturlandschaftsflächen sind die kleinstrukturierten Elemente sowie auch Waldränder ein wichtiger Lebensraum. Offene Wiesenflächen und Äcker, wie auch die Flächen im Bereich des Natura 2000 Schutzgebietes „Maiernigg-Lendspitz", sind als Rastplätze für Zugvögel von großer Bedeutung. Dabei sind nicht nur Landschaftselemente Lebensräume, sondern auch der Boden der Kulturlandschaft selbst.

Park- & Grünanlagen

Über das Klagenfurter Stadtgebiet sind rund 200 ha öffentliche Park- und Grünanlagen verteilt. Der Europapark ist mit rund 22 ha der größte und bekannteste Park. Aufgrund seiner Lage, Größe und Ausstattung geht von ihm eine überregionale Bedeutung aus. Innerhalb der Siedlungsgebiete bestehen zahlreiche Stadtteilparks.

Sport- & Spielanlagen

Insgesamt befinden sich in der Landeshauptstadt etwa 90 Outdoor-Sportanlagen. In fast jedem Stadtteil gibt es sowohl kostenfreie, öffentlich zugängliche Sportanlagen (Hartplätze, Fitnessparcours, Skaterparks etc.) als auch Fußball- und Tennisplätze.

An den Ufern des Wörthersees bestehen drei öffentliche Strandbäder. Eine wichtige Sport- und Freizeitfunktion übernehmen die Schulsportanlagen und Sportanlagen der Vereine. Weitere Angebote sind durch spezifische Nutzungen (Reitanlagen, Flugschulen, Kegelbahnen, Bogenschießanlagen) gegeben.

Die Stadt unterhält 46 öffentliche Spielplätze, verteilt auf Standorte, die eine möglichst flächendeckende und bedarfsorientierte Versorgung der Siedlungsgebiete gewährleisten.

Schrebergärten

Im Stadtgebiet sind 16 Standorte für Schrebergärten im Ausmaß von insgesamt 366 ha ausgewiesen. Sie dienen vor allem den Bewohnern gartenloser Geschoßwohnungen zur Erholung und zur Eigenversorgung. Eine Konzentration von Standorten befindet sich entlang der Glanfurt. Schrebergärten sollten vom dicht bebauten Siedlungsgebiet ausgehend gut erreichbar sein und in der Nähe von Naturräumen und öffentlichen Naherholungsgebieten liegen. Im dichten Siedlungsgebiet können von ihnen positive kleinklimatische Effekte (Hitzebildung, Wasser- und Bodenhaushalt bis hin zur Luftfeuchtigkeit) ausgehen.

Straßen

Neben ihrer Verkehrsfunktion dienen Straßen als sozialer Raum, Aufenthaltsraum sowie als Werbe- und Informationsraum. In der Hotspotanalyse (siehe Materialienband: Fachkonzepte) wurde erkennbar, dass vor allem Straßenräume überhitzt sind und dadurch ihre Aufenthaltsqualität verlieren und Hitzestress fördern. Straßen sind daher als wesentlicher Bestandteil des grünen Netzes und als Freiraum zu sehen, die durch geeignete Maßnahmen gekühlt werden müssen.

Friedhöfe

Es existieren insgesamt 18 Friedhöfe in Klagenfurt, die eine wichtige Funktion als Grünräume innerhalb der Siedlungsgebiete darstellen. Der flächenmäßig größte ist der Zentralfriedhof in Annabichl (ca. 20 ha). Der Friedhof St. Ruprecht zählt zu den ältesten, hier wurde seit 1788 bestattet. Neue Formen sind Friedensforste und die Bio-Urnen-Bestattung am Dom.

Grünes Netz

Alle beschriebenen Elemente der städtischen Grün- und Freiräume ergeben ein grünes Netz, das gezielt weiterzuentwickeln ist. Für Neubauprojekte ist die Maßnahme einer verbindlichen Grünraumzahl ein wesentliches Instrument für die Umsetzung neuer Grünräume innerhalb des Siedlungsraumes. Es gilt vor allem im Bestand Maßnahmen zu setzen, um die Grünraumversorgung „vor der Haustüre" sicherzustellen und die Versorgungsqualität zu erhöhen. Detaillierte Analysen von Quartieren, wobei zuerst jene Bereiche mit dem höchsten Handlungsbedarf zu ermitteln ist, bilden die Grundlage. Eine weitere mögliche Herangehensweise zur grünen Nachverdichtung zeigt die Hotspotanalyse im dem STEK beiliegenden Fachkonzepten. Als „Grüne Infrastruktur" dient das „Grüne Netz" zur klimatischen Anpassung der Siedlungsgebiete.



Das Grüne Netz

Grünraumelemente im Siedlungsraum
(Ausschnitt Klagenfurt West)

- Grünräume (Parks)
- Wasserverbindungen
- Straßenzüge mit Alleen / Baumreihen
- Weitere Baumgruppen lt. Baumkataster
- Wald
- Landwirtschaftliche Flächen
- Wasserflächen

7.2 Schutzgebiete

Europaschutzgebiet Lendspitz-Maiernigg

Das ca. 77 ha umfassende Natura 2000-Gebiet ist mittlerweile durch die Ramsar-Gebiets-Auszeichnung auf internationaler Ebene geschützt. Hier befinden sich viele seltene Arten, wie der Eisvogel oder der Fischadler. Es besteht ein gewisser Nutzungsdruck, da das Gebiet im urbanen Umfeld zum Teil intensiv als Erholungsraum genutzt wird. Die naturnahen Uferbereiche der Wörthersee-Ostbucht werden verstärkt kontrolliert (Management Plan, Rev. 2015).

Europaschutzgebiet Ziegelteich Hörtendorf

Das ca. 7 ha umfassende Natura 2000-Gebiet wurde aufgrund des Vorkommens der Bauchigen Windelschnecke nominiert. Das Feuchtgebiet entstammt dem ehemaligen Lehmabbau der Ziegelei.

Europaschutzgebiet Schloßpark Krastowitz

Der nur ca. 0,5 ha große Schloßpark wurde aufgrund des Vorkommen des Juchtenkäfers als Natura 2000-Gebiet nominiert. Es handelt sich um einen erhaltenswerten Baumbestand um die Schloßkapelle.

Naturschutzgebiet Hallegger Teiche

Die Hallegger Teiche befinden sich im westlichen Gemeindegebiet in der gleichnamigen Senke. Die ca. 110 ha umfassende Feuchtgebiet wird seit 1959 geschützt. Es ist vor allem wegen seiner Lebensraumfunktion für zahlreiche Arten und Pflanzen, wie der Würfelnatter oder Wassernuss, von Bedeutung.

Landschaftsschutzgebiete

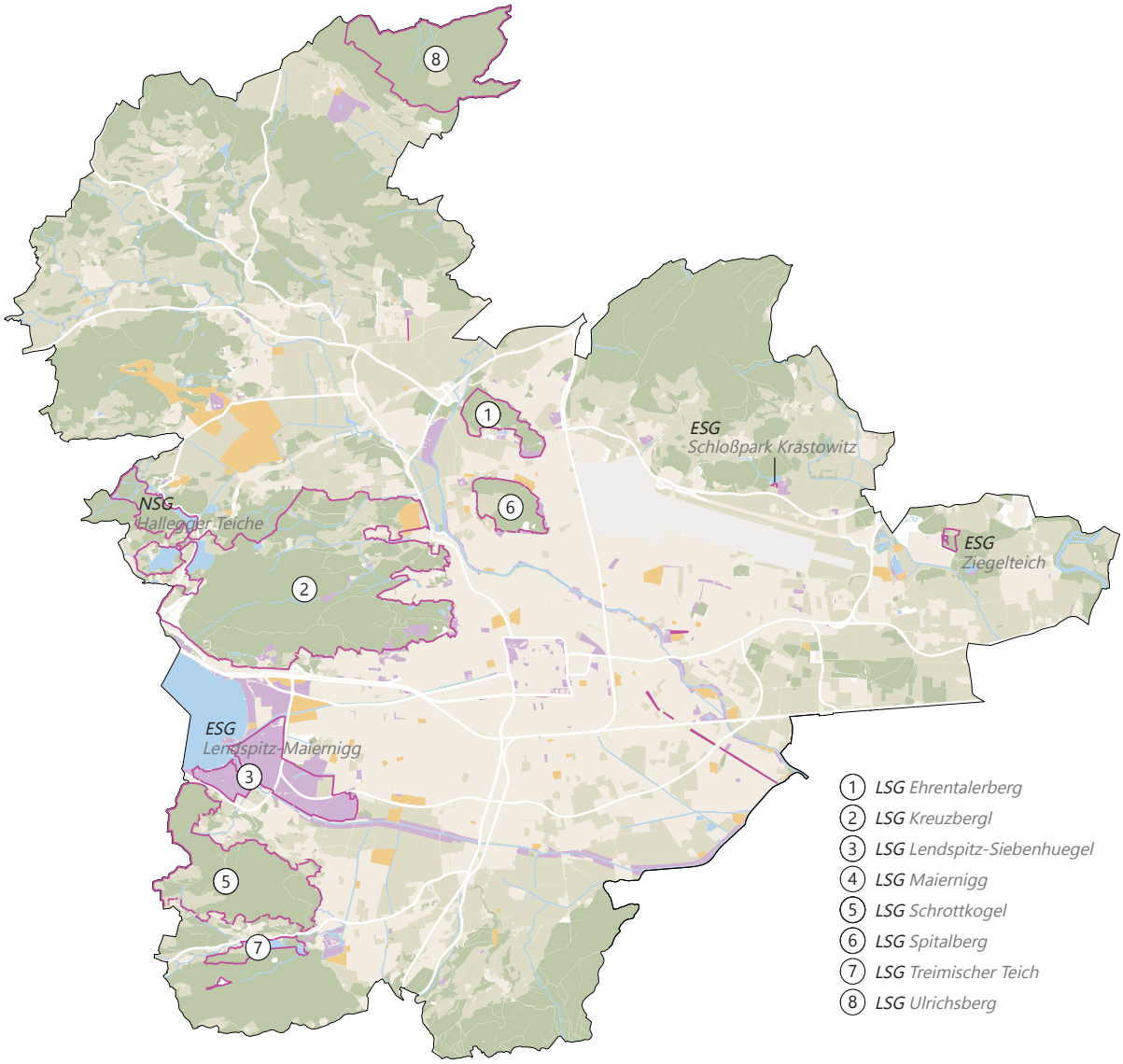
Innerhalb des Gemeindegebietes befinden sich acht Landschaftsschutzgebiete mit insgesamt 14,16 km² Fläche, die wegen ihres besonderen Charakters geschützt werden. Eingriffe sind nur dann zulässig, wenn diese die landschaftliche Eigenart oder den Erholungswert nicht nachhaltig beeinträchtigen. Dies bedeutet grundsätzlich, dass Bauvorhaben nicht ausgeschlossen werden, aber einer strengen Prüfung unterliegen (Prüfkatalog Widmungs- oder Bauvorhaben in Landschaftsschutzgebieten).

Naturdenkmäler

Laut Kärntner Naturschutzgesetz können „Naturgebilde, die wegen ihrer Eigenart, Schönheit, Seltenheit, wegen ihres besonderen Gepräges, das sie der Landschaft verleihen, oder wegen ihrer besonderen wissenschaftlichen oder kulturellen Bedeutung erhaltungswürdig sind, oder kleinräumige Gebiete, die für den Lebenshaushalt der Natur, das Kleinklima oder als Lebensraum bestimmter Tier- und Pflanzenarten besondere Bedeutung haben", durch Bescheid der Bezirksverwaltungsbehörde zu Naturdenkmalen erklärt werden. Bei Naturdenkmäler handelt es sich zumeist um Einzelbäume, Baumgruppen, Alleen, Wasserfälle, Klammen, Quellen, Höhlen u.ä. Zurzeit sind 37 Einzeldenkmäler innerhalb des Gemeindegebietes erfasst.

Allgemeine naturräumliche Entwicklungsziele

- Einhaltung der Schutzbestimmungen für wertvolle Naturräume bei jeglichen Eingriffen
- Erhaltung und Entwicklung eines ausreichenden Puffers zu den ökologisch wertvollen Flächen
- Vermeidung weiterer Zerschneidung von Landschaftsräumen durch Infrastrukturen, Siedlungssplitter und sonstige bauliche Anlagen
- Freihaltungen entlang von Fließgewässern, als potenzieller Raum für Renaturierungs-maßnahmen
- Puffer zu intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen
- Abstand zum Waldrand
- Erhaltung der strukturreichen Kulturlandschaft, insbesondere von Einzelbäumen und Bauminseln, Flurgehölzen, Streuobstwiesen u.ä.
- Pflege der Schutzgebiete und Biotope (Moorpflege)



Schutzgebiete und Naturräume

- Schutzgebiete
  ESG Europaschutzgebiet/Natura 2000
  NSG Naturschutzgebiet
  LSG Landschaftsschutzgebiet
- Wald
- Landwirtschaftliche Flächen
- Grünräume (Parks)
- Sport- und Freizeitflächen
- Grünflächen als Immissionsschutz
- Wasserflächen
- Siedlungsflächen
- Flughafen
- Verkehrsflächen

(Q: Kagis)

7.3 Bodenschutz & Rohstoffe

Die naturschutzrechtlich relevanten Naturräume stehen unter Schutz, nicht aber die landwirtschaftlich genutzte Kulturlandschaft. Sie wird, mit Ausnahme einiger weniger kartierter Biotope, als potenzieller Raum für unterschiedlichste Nutzungsansprüche betrachtet. Dies sind zumeist grünlandspezifische Nutzungen wie Lagerplätze, Photovoltaikanlagen, Sportplätze u.ä., verkehrliche und technische Infrastrukturen oder bauliche Anlagen im Rahmen der landwirtschaftlichen Nutzung. Dabei nimmt die Relevanz der eigentlichen Bodenfunktionen ab, wie z.B. die Produktion von Lebensmitteln, die Regelung des Wasserhaushaltes oder als Rückzugsort für bestimmte Tier- und Pflanzenarten.

Die Dringlichkeit zum Bodenschutz veranschaulichen die Zahlen zur Flächeninanspruchnahme (vgl. Kapitel 2.3). Von der städtischen Gesamtfläche werden rund 40 % in irgendeiner Form für die Siedlungstätigkeit genutzt, davon rund 21,5 % versiegelt. Der größte Treiber der Flächeninanspruchnahme ist mit 24,5 % das gewidmete Bauland, gefolgt Verkehrsflächen mit insgesamt 8,9 %.

Die Stadt bekennt sich zu den Zielen, neue Bodenversiegelung zu vermeiden bzw. zu minimieren, Böden als essenzielle Ökosystemdienstleister zu schützen und die Kreislaufwirtschaft im Bauwesen zu stärken.

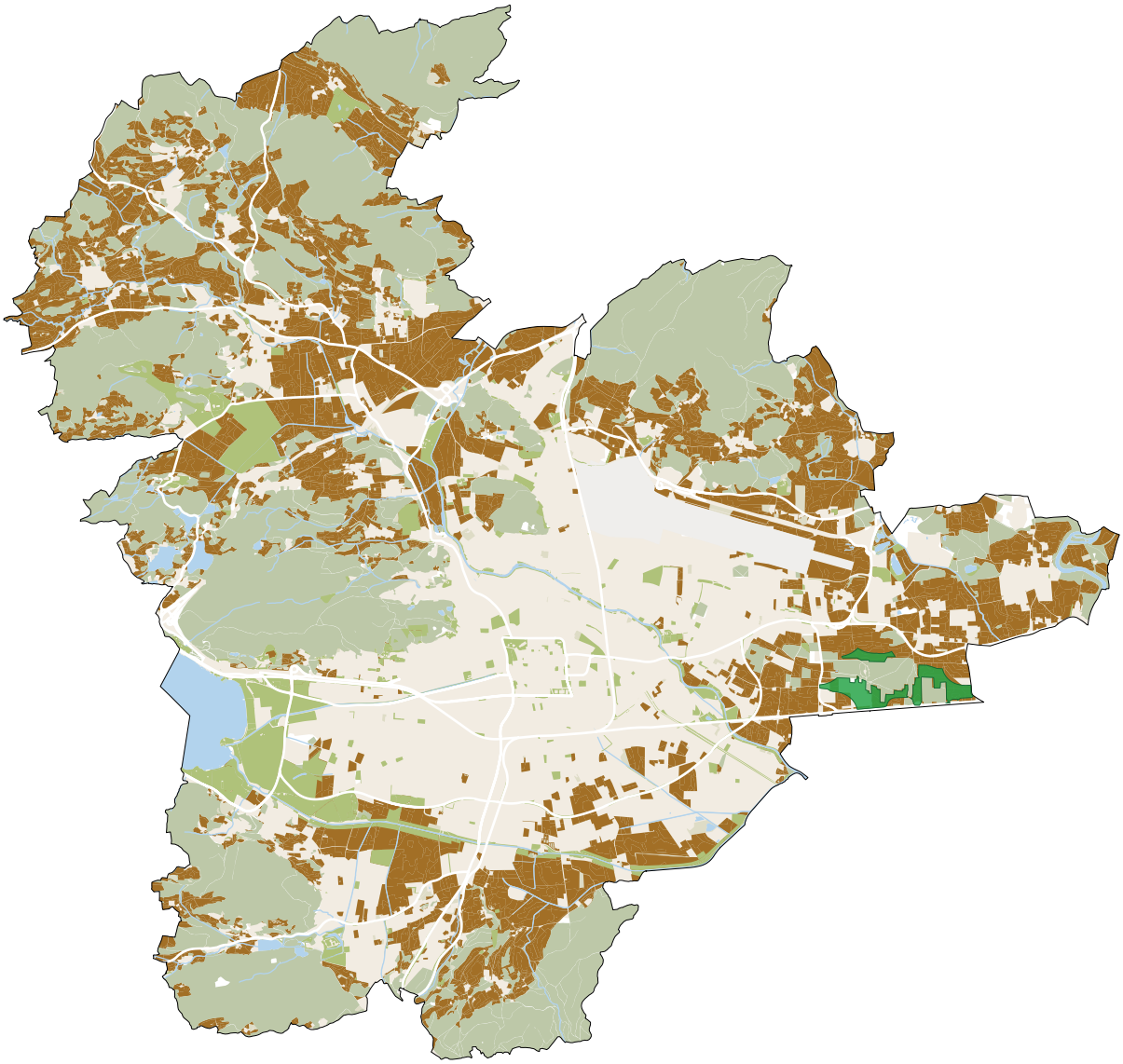
Der Bodenschutz in Klagenfurt ist in ein umfassendes nationales und europäisches Rahmenwerk eingebettet. Bindende Regelwerke sind dabei die EU-Wiederherstellungsverordnung (EU), das Bodenschutzprotokoll der Alpenkonvention sowie die Bebauungsplan Verordnung (Klagenfurt). Indikative Vorgaben sind die EU-Bodenstrategie 2030, die Österreichische Bodenstrategie 2024 sowie die Smart City Klimastrategie der Stadt. Die jeweiligen relevanten Ziele der europäischen, nationalen und städtischen Vorgaben umfassen unter anderem Renaturierungsmaßnahmen für städtische Grünflächen, Innenentwicklung, Schutzmaßnahmen für Moorgebiete oder das Netto-Null Bodenverbrauchsziel (ÖREK 2030).

Die Vision für den Bodenschutz ist durch die Erhaltung einer hohen Lebensqualität, klimaresiliente Böden und effiziente Flächennutzung gekennzeichnet und besteht aus drei Schwerpunkten:

- Erhalt und Stärkung von Grünräumen:
  Funktionale Böden (Ackerböden, Böden mit hoher Versickerungsfähigkeit) und insbesondere Moorböden werden als essenzielle Klimaschutz- und Klimaanpassungselemente erhalten und aufgewertet.
- Maximale Nutzung des Bestandes:
  Weitere konsequente Umsetzung der Innenentwicklung durch maßvolle Nachverdichtung, Flächenrecycling, Sanierung im Bestand, Intensivierung untergenutzter Gebäude und Aktivierung von Leerständen.
- Bewusstseinsbildung:
  Information und Qualifizierung der Akteure für Maßnahmen zum Bodenschutz.

Zur Umsetzung der angestrebten Bodenschutzziele werden für den Planungszeitraum folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Festlegung verbindlicher Grünraumzahlen für Neubau- & Sanierungsprojekte im Rahmen der Bauordnungs-/ Bebauungsplanverordnungs-Novellierung
- Monitoring der Bodenversiegelung mit dem Ziel, bis 2035 die versiegelten Flächen auf den Ist-Zustand zu halten
- Mit digitaler Erfassung von Leerständen, der Ansprache von Eigentümern, niederschwelligen Beratungsangeboten die Nutzungsintensität im Bestand langfristig erhöhen
- Fortsetzung des Moorschutzes & der Renaturierungsaktivitäten von Moorböden
- Bewusstseinsbildung & Qualifizierung in bestehende Formate zum Thema integrieren



Rohstoffsicherungsflächen

Kiessandlagerstätten

Ausgewiesene Rohstoffsicherungsflächen von volkswirtschaftlicher Bedeutung gemäß Österreichischen Rohstoffplan.

Die Möglichkeit einer künftigen bedarfsorientierten, umweltgerechten und konfliktarmen Nutzung der Rohstoffvorkommen ist sicherzustellen.

(Q: Sektion VI- Bergbau im Bundesministerium für Finanzen)

Hochwertige landwirtschaftliche Böden

Hochwertige landwirtschaftliche Böden

Landwirtschaftliche Flächen

Wald

Grün- Freiräume

Wasserflächen

Siedlungsflächen

Flughafen

Verkehrsflächen

(Q: Kagis)

8 Mobilität

Dieses Kapitel enthält Aussagen zu § 9 Abs. 3 Z 8 K-ROG 2021:

„die für die Aufschließung des Gemeindegebietes erforderlichen öffentlichen Verkehrswege einschließlich der Radwege"

Mobilität ist die Fähigkeit zur Überwindung von Wegstrecken durch Personen oder Güter. Sie ist im Wandel, da sich Fortbewegungsmittel, Angebote und technische Möglichkeiten bis hin zum Zeitmanagement der Menschen ändern. Die Mobilität ist somit ein Dauerthema, das durch eine Reihe von Fachkonzepten und laufenden Planungsprozessen kontinuierlich weiterentwickelt wird.

Die Grundlagen für die vorliegenden Ausführungen bilden der Masterplan Gehen Klagenfurt, der Masterplan Radfahren Klagenfurt, das Mobilitätskonzept Klagenfurt 2035 mit dem Schwerpunkt ÖPNV sowie das Parkraumkonzept Klagenfurt 2022. Ergänzend dazu werden im Jahr 2026 der Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) und der Sustainable Urban Logistics Plan (SULP) als EU-konforme Planungsinstrumente (nach TEN-V-Verordnung) fertiggestellt, die unmittelbar auf den Aussagen dieses Kapitels aufbauen und diese operativ konkretisieren. Alle aus diesen Konzepten abgeleiteten Maßnahmen finden sich in der Smart City Kimastrategie (Version 7.2.) im Handlungsfeld 1 – Mobilität wieder.

Im Bestreben um eine nachhaltige Entwicklung Klagenfurts nimmt der Verkehr einen hohen Stellenwert ein, da ca. 170.000 t der rund 314.000 t CO_2-Equivalent auf diesen Sektor entfallen sind. Eine Abkehr vom Auto als Hauptfortbewegungsmittel ist insbesondere in den Stadtrandlagen schwer durchsetzbar, da jene erst durch die Etablierung des Autos als Wohnstandort erschlossen werden konnten. Parallel dazu entstanden autogerechte Versorgungsstrukturen, die das System „Auto" vervollständigten. Die Umkehr dieses Systems bildet eine zentrale Herausforderung in allen Bereichen der Stadtentwicklung.

Im Rahmen dieses STEKs werden folgende grundlegende Zielsetzungen zur Mobilität festgehalten: Die Reduktion der Distanz zu den im Alltag relevanten Orten („Stadt der kurzen Wege"), die Förderung des Umweltverbunds auf allen Wegstrecken, die Erhöhung der Effizienz und Nachhaltigkeit des Güter- und Wirtschaftsverkehrs und die Dekarbonisierung motorbetriebener Antriebe.

Der nachhaltigen Mobilität geht somit ein gesamtgesellschaftliches Umdenken voraus, das durch bewusstseinsbildende Maßnahmen begünstigt und in einer Neuverteilung des Straßenraums (inklusive einer Neubewertung des Nutzungsvorrangs) zum Ausdruck gebracht wird. Dem liegt ein integriertes Mobilitätsverständnis, im Sinne des „Denkens in räumlich-funktionalen Verflechtungen", zugrunde.

Fazit

- Fortführung der bereits eingeleiteten Bemühungen nachhaltiger Mobilität
- Senkung des motorisierten Individualverkehrs
- Steigerung des öffentlichen Verkehrs sowie Fuß- und Radverkehrs
- Stadt der kurzen Wege - Reduktion der Wegestrecken im Alltag
- Effizienz und Nachhaltigkeit des Güter- und Wirtschaftsverkehrs, Förderung der E-Mobilität
- Umsetzung der EU-Anforderungen als Urban Node gemäß TEN-V-Verordnung

8.1 Mobilität und Raumplanung

Mobilität als Dimension der Stadtentwicklung

Im Kontext der Nachhaltigkeit ist neben der Frage des Verkehrsmittels auch der Zweck der Mobilität zu thematisieren. So ist im Konzept der „dreifachen Innenentwicklung" das Wesen integrierter Mobilitätskonzepte zusammengefasst: Neben der maßvollen baulichen Nachverdichtung, einhergehend mit einer Sicherung und Entwicklung innerstädtischer Freiflächen, sind es die Verkehrsflächen, die diese städtischen Nutzungen zueinander in Bezug setzen und die Stadt mit dem Umland verbinden. Dementsprechend mindert sich in nutzungsgemischten Räumen, mit fußläufig erreichbaren Versorgungsstandorten, die Notwendigkeit, Wege durch die Zuhilfenahme motorisierter Verkehrsmittel zu überwinden. Dies wirkt sich wiederum positiv auf die Teilhabemöglichkeit benachteiligter Verkehrsteilnehmender und den Erhalt der Mobilität im Alter aus.

In der nachstehenden Grafik sind diese grundsätzlichen Überlegungen, die auf Basis der Publikation „Dreifache Innenentwicklung" des Umweltbundesamtes (2023) formuliert wurden, in Bezug zur Stadtentwicklung Klagenfurts gesetzt.



MIV – Motorisierter Individualverkehr

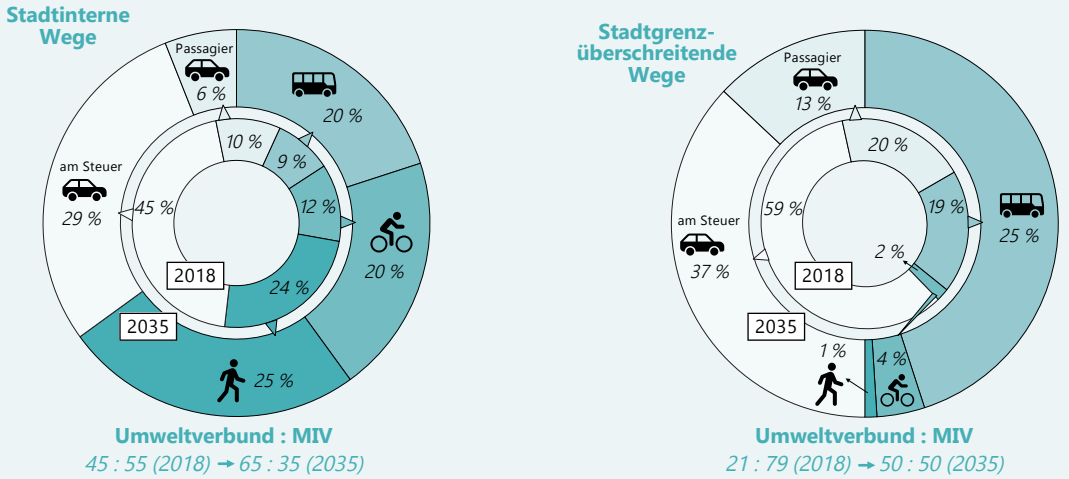
Im Jahr 2024 wurden bereits 49 % aller Wege mit Stadtbezug im Umweltverbund zurückgelegt - eine deutliche Verbesserung gegenüber 2018, als der MIV noch bei 55 % der stadtinternen Wege dominierte. Im österreichweiten Vergleich unter den Großstädten findet sich Klagenfurt an der obersten Spitze der mit dem privaten PKW gefahrenen Kilometer pro Haushalt und Jahr wieder. Anhand dessen zeigt sich, dass das Auto nach wie vor ein integraler Bestandteil des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung ist. Für Klagenfurt ergeben sich jedoch hohe Potenziale zur Etablierung einer nachhaltigen Mobilität, wie es in den bestehenden Fachkonzepten mehrmals festgehalten wird. Ein weiterer Gunstfaktor ist der Umstand, dass Klagenfurt über einen kompakten Hauptsiedlungskörper mit geordneter Grundstruktur und einer Lage im ebenen Gelände verfügt.

Wenngleich über das Nutzungsverhalten der automobilen Verkehrsteilnehmenden keine konkreten Daten vorliegen, so können folgende Einflussfaktoren angenommen werden:

- Raumstruktur: Dichte und Nutzungsmischung, einhergehend mit fußläufig erreichbaren Versorgungsstandorten
- Persönliche Mobilität und tägliche Wegeketten, beeinflusst durch: Körperliche Fitness, Alter, Geschlecht, Bildungsgrad u.ä.
- Endogene Faktoren: Gefühl der Ungebundenheit und Flexibilität, Komfort und Ruhe, Auto als Statussymbol, Einstellung zum Autofahren
- Finanzieller Möglichkeitsraum: Verzerrte Wahrnehmung der tatsächlichen Kosten des Betriebs und der Instandhaltung eines Autos und der Nebenkosten (Parkgebühren, KFZ-Stellplatzkosten etc.)
- Gewohnheit
- Spontane Nutzungsentscheidungen in Abhängigkeit der verfügbaren Zeit, des Wetters, der Nutzungsmöglichkeit eines Autos etc.

Modal Split Zielsetzung 2035

Anteil der Verkehrsmitten an allen Wegen in der Stadt



Es lassen sich daraus im Wesentlichen zwei Handlungsstränge ableiten:

- die Schaffung von attraktiven Alternativen zum Auto,
- einhergehend mit bewusstseinsbildenden Maßnahmen.

In der Auseinandersetzung mit den Auto-Alternativen stellt sich die Frage, welchem Mobilitätszweck diese dienlich sind. Der Handlungsstrang der bewusstseinsbildenden Maßnahmen umfasst neben Informationsangeboten auch die Schaffung positiver Beispiele. Auf konzeptioneller Ebene wird in diesem STEK sowie mit den bestehenden Fachkonzepten zur Mobilität ein wesentlicher Grundstein für die nachhaltige Entwicklung der Landeshauptstadt gelegt. Auf räumlich-materieller Ebene ermöglichen bereits umgesetzte Realbeispiele die positiven Effekte greifbar zu machen. Maßnahmen für eine verkehrsberuhigte Stadt, darunter die Reduktion des Lärmpegels, die Verbesserung der Luftqualität und des Mikroklimas, die Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der Verkehrssicherheit sowie die Dekarbonisierung und Ausbau des ÖPNV-Angebotes, werden bereits konsequent verfolgt.

Trotz der positiven Entwicklung bleibt das Auto ein wesentlicher Bestandteil der Mobilitätsstruktur Klagenfurts. Eine vollständige Substitution ist aufgrund von Siedlungen in dispersen Lagen und individuellen Mobilitätsanforderungen unrealistisch. Die Entwicklung des Modal Splits zeigt jedoch, dass die Raumstruktur mit einer verstärkten Nutzung des Umweltverbunds kompatibel ist und das vorhandene Potenzial zunehmend ausgeschöpft wird. An diesen positiven Trend wird mit den Empfehlungen des vorliegenden STEK angeknüpft.

Ruhender Verkehr

Der Begriff des Verkehrs umfasst neben der bewegten Mobilität, mit dem Ziel einen Ort zu erreichen, auch den ruhenden Verkehr: abgestellte Fahrzeuge. Eine Reduktion der mit dem Auto zurückgelegten Wege geht mit einer Abnahme des Parkplatzbedarfes einher, wodurch eine Umverteilung der Verkehrsflächen zugunsten nicht-motorisierter Verkehrsteilnehmender oder eine Entsiegelung der Flächen vollzogen werden kann.

Mit dem Parkraumkonzept Klagenfurt aus dem Jahr 2022 liegt eine umfassende Strategie zum ruhenden Verkehr im gesamten Stadtgebiet vor. Darauf aufbauend schafft die neue Stellplatzrichtlinie 2025 ein verbindliches Regelwerk, das einen zukunftsfähigen Umgang mit dem ruhenden Verkehr ermöglicht, u.a. entfällt innerhalb des Rings der Stellplatznachweis.

Sharing-Modelle

Durch die gemeinschaftliche Nutzung von Fahrzeugen wird eine effizientere Verwendung dieser erwirkt. Dies ist insofern relevant, als dass die Stehzeit eines Autos, die Fahrzeit um ein Vielfaches übersteigt. Bei Zweitwägen ist die Divergenz nochmals stärker ausgeprägt. Durch Sharing-Modelle kann eben diese Nutzung im Bedarfsfall ermöglicht werden, zugleich aber die Flächeninanspruchnahme durch untergenutzte Fahrzeuge reduziert werden. Das Konzept beschränkt sich nicht auf Autos, sondern kann auch für Fahrräder oder E-Scooter angewendet werden, um kürzere Wegstrecken zu überwinden oder die Zubringerfunktion zum ÖPNV zu gewährleisten. In Klagenfurt bestehen bereits mehrere Sharing-Angebote: das (E) - Bikesharing-System Nextbike inkl. e-Cargo-Bikes, standortgebundene E-Carsharing Systeme an mehreren Standorten sowie Leih-e-Scooter im gesamten Stadtgebiet. Der weitere Ausbau dieser Angebote ist ein zentrales Element der nachhaltigen Mobilitätsstrategie und wird im SUMP weiter konkretisiert.



nextbike-Station „hi Harbach“
(Eigene Aufnahme)

ÖPNV - Öffentlicher Personennahverkehr

Busse, S-Bahnen, Züge und auch bedarfsorientierte Mikro-ÖV-Angebote ermöglichen das Zurücklegen längerer Distanzen, beispielsweise zum Zweck des Pendelns. Klagenfurt ist über den Hauptbahnhof an das höherrangige Eisenbahnverkehrsnetz angebunden, weitere innerhalb der Stadtgrenzen gelegene Haltstellen dienen der Anbindung an den regionalen Verkehr. Über das Stadtgebiet erstreckt sich ein engmaschiges Buslinienetz. Mit der Inbetriebnahme der Koralmbahn verfügt Klagenfurt zudem über eine leistungsfähige Schienenverbindung nach Graz und Wien, die das überregionale Erreichbarkeitsprofil der Stadt deutlich stärkt.

Mit dem Mobilitätskonzept Klagenfurt 2035 sowie dem SUMP Klagenfurt liegen umfassende Leitbilder zur Verbesserung des ÖPNVs vor. „Wesentliches Kernelement des Konzeptes ist die Schaffung eines dichten, attraktiven Angebots, insbesondere im Kernstadtbereich. Angestrebt werden insgesamt 13 Buslinien (davon 5 Hauptlinien im 10-Minuten-Takt sowie 8 Nebenlinien im 20-Minuten-Takt, die am Heiligengeistplatz als zentralem Taktknoten koordiniert sind). Die Umsetzung des Buskonzeptes ist weit fortgeschritten und hat zu einer messbaren Steigerung der Fahrgastzahlen sowie der Effizienz des innerstädtischen Bussystems geführt. Aus Sicht der Raumordnung sind vor allem Standorte, die über eine gute ÖPNV-Anbindung verfügen, als Schwerpunkte für die Siedlungsentwicklung vorzuziehen (vgl. Kapitel 5.3).

Eine besondere Bedeutung kommt den Mobilitätsknoten zu. Sie sind Orte der Multimodalität, also der kombinierten Nutzung mehrerer Verkehrsmittel für einen Weg. Hier ergeben sich besondere Ansprüche an den Raum, wie z. B. Gestaltungselemente, Überdachungen, Sitzmöglichkeiten und Beleuchtung, um die Nutzungsmöglichkeit bzw. Bereitschaft des öffentlichen Verkehrs zu fördern.

Weitere Informationen sind dem SUMP Klagenfurt sowie dem Mobilitätskonzept Klagenfurt 2035 zu entnehmen.

Fußverkehr

Der Fußverkehr ist ein wichtiger Bestandteil der Mobilität in Klagenfurt, zumal rund 24 % aller stadtinternen Wege zu Fuß zurückgelegt werden. Dem zu Fuß gehen kommt auch eine Zubringerfunktion zu, da der erste und letzte Wegabschnitt zumeist in dieser Form überwunden wird. Eine Distanz von maximal 1 km wird für eine mobile Person im Masterplan Gehen Klagenfurt als zumutbar angenommen, woraus sich zugleich der fußläufige Versorgungsradius eines Standorts ergibt. Im Masterplan wird dem Fußverkehr der Stellenwert eines Verkehrsmittels zugewiesen und ist somit fest im Mobilitätsverständnis von Klagenfurt verankert.

Mit der Definition des Gehens als Verkehrsmittel geht der Anspruch schneller Fortbewegung einher. Dafür bedarf es eines engmaschigen Wegenetztes, innerhalb dessen Barrieren minimiert sind. Ein Faktor dessen ist auch die Verkehrssicherheit, welche entweder durch eine strikte Trennung der unterschiedlichen Verkehrsarten oder durch eine bedachte Zusammenführung dieser verbessert werden kann. Letztere Herangehensweise ist in der Innenstadt Klagenfurts angesichts des Umstands, dass die Stadtentwicklung im Bestand stattfindet, besonders relevant. So gilt es Strategien zur Umgestaltung des Straßenquerschnitts, der durch Bestandsgebäude begrenzt wird, zu finden. Mit einer Reduktion von Geschwindigkeiten im motorisierten Verkehr eröffnet sich dabei die Möglichkeit der gemeinschaftlichen Nutzung der Fahrbahn durch alle Verkehrsteilnehmenden. Dem geht eine Reorganisation des Nutzungsanspruchs im Straßenraum voraus. Argumente für eine Verkehrsberuhigung bei gleichzeitiger Förderung des Umweltverbunds stellen Emissionseinsparungen und damit die Verbesserung der Luftqualität, Temperaturabnahmen sowie positive gesundheitliche Effekte dar.



Projekt „Lebensraum Bahnhofstraße“
(Foto: Mein Klagenfurt)

Aus der Reduktion des Autoverkehrs ergibt sich die Möglichkeit der gestalterischen Aufwertung des öffentlichen Raums. Diese wirkt sich wiederum positiv auf eine Verschiebung des Modal Splits zugunsten der aktiven Mobilität aus. Die Gestaltung des öffentlichen Raums ist zum einen unter dem Gesichtspunkt der Aufenthaltsqualität vorzunehmen, zum anderen sind gewisse Ausstattungsmerkmale, darunter Bänke zur Rast oder Beleuchtung zur Steigerung des Sicherheitsgefühls, wesentlich.

Weitere Informationen sind dem Masterplan Gehen Klagenfurt zu entnehmen, der einhergehend mit der Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum auch konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Fußwegeinfrastruktur definiert.

Radverkehr

Dem Radverkehr und dem Fußverkehr kommen in ähnlicher Weise gleichzeitig eine Fortbewegungs- und eine Freizeitfunktion zu. Durch das Stadtgebiet Klagenfurts verlaufen einige Radrouten, anhand derer eine Vernetzung der Kernstadt mit den umliegenden Stadtteilen und dem weiteren Umland erfolgt. Diese sind jedoch nicht zwingend als Radverkehrsanlagen ausgewiesen oder baulich getrennt.

Insbesondere Lücken im Radwegenetz stellen einen Risikofaktor für die Sicherheit Radfahrender dar. Durch das abrupte Ende eines Radwegs wird ein Einordnen in den motorisierten Verkehr erzwungen. Wenngleich das Fahren im Mischverkehr auf wenig befahrenen Straßenabschnitten möglich ist, steigert sich mit der Frequenz und dem Tempo die Gefahr zu verunfallen. Neben der Sicherheit werden im Masterplan Radfahren Klagenfurt, drei weitere Hauptkriterien für Radwege definiert: Direktheit, Komfort und Schnelligkeit.

Analog zu den vorausgegangenen Ausführungen bezüglich des Fußverkehrs ist hierfür eine Umverteilung innerhalb des Straßenquerschnitts, einhergehend mit einer Neuverteilung des Nutzungsvorrangs zugunsten des Radverkehrs, erforderlich. Prioritär sind dabei die Ertüchtigung von Verbindungen zu den

wesentlichsten Hauptquell- und Zielstandorten im Stadtgebiet.

Im Masterplan Radfahren werden 1 bis 10 km als attraktive Alltags-Raddistanzen angenommen. Durch die zunehmende Verbreitung von E-Bikes hat sich dieser Aktionsradius deutlich erweitert, womit auch längere Alltagswege und hügelige Gebiete für den Radverkehr erschlossen werden. Das Fahrrad kann dabei für Wege von Tür zu Tür oder im Übergang zum ÖPNV genutzt werden, insofern eine Mitnahme gestattet oder entsprechende Abstellmöglichkeit an den Haltestellen gegeben ist. Auch abseits von Mobilitätsknoten wird durch die Ausstattung des öffentlichen Raums mit Radverkehrsinfrastruktur (darunter auch Servicestationen), die Bereitschaft, das Fahrrad zu verwenden, unterstützt. Zusätzlich kann, wie bereits für das Auto aufgezeigt, durch Sharing-Modelle eine Angebotsstruktur für nicht-alltägliche Mobilitätsbedürfnisse, beispielsweise den Transport mit einem Lastenfahrrad, geschaffen werden.

Eine Vielzahl an Argumenten, darunter klima- und gesundheitsbedingte Effekte, aber auch die „Verbesserung der Raumstruktur" und „wirtschaftliche Vorteile", sprechen für die Förderung des Radverkehrs (vgl. Masterplan Radverkehr Klagenfurt, S. 16-27). Letztere umfassen eine Verminderung der Erhaltungskosten der Infrastruktur aufgrund der geringen Belastung von Oberflächen und des geringeren Platzbedarfs sowie eine Steigerung des Immobilienwerts und eine Aufwertung des Handelsstandorts. Seit Beschluss des Masterplans Radfahren 2018 wurden eine Reihe von Maßnahmen umgesetzt:

- Mehrzweckstreifen und Radwege an mehreren Straßenabschnitten,
- Ausbau des regionalen und überregionalen Radwegenetzes,
- Radservicestationen,
- der Ausbau des nextbike Bikesharing-Systems sowie
- Bike & Ride Anlagen

Der Masterplan Radfahren wird 2026 aktualisiert und bildet gemeinsam mit dem SUMP die künftige strategische Grundlage für den Radverkehr in Klagenfurt.

Güter- und Wirtschaftsverkehr

Viele der zuvor beschriebenen Ansätze, lassen sich auch auf den Güter- und Wirtschaftsverkehr übertragen: allen voran ein integriertes Verkehrsverständnis und die Förderung multimodaler Transportketten. Die operative Grundlage für den Güter- und Wirtschaftsverkehr in Klagenfurt bildet der Sustainable Urban Logistics Plan (SULP), der 2026 parallel zum SUMP fertiggestellt wird. Der SULP geht nach dem Prinzip „vermeiden, verlagern, verbessern" vor und adressiert alle wesentlichen Felder der urbanen Logistik.

Im räumlichen Kontext der Stadt Klagenfurt ergibt sich aus dem innerstädtischen Frachtenbahnhof ein Potenzial für die Verlagerung eines größeren Anteils des Güter- und Wirtschaftsverkehrs auf die Schiene. Ergänzend bietet die Anbindung an das Schienen-Straßen-Terminal Villach-Fürnitz weitere Verlagerungspotenziale. Beide Standorte sind als TEN-V-relevante Knoten für den Wirtschaftsraum Klagenfurt von strategischer Bedeutung. Durch die damit verbundene Reduktion von Transportwegen und -kosten kann zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts direkt beigetragen werden.

Wie auch im Bestreben um die Förderung des nachhaltigen Personenverkehrs sind die Potenziale der jeweiligen Transportmittel herauszufiltern und die kombinierte Nutzung dieser innerhalb einer Transportkette zu gewährleisten. Für den innerstädtischen Bereich gilt es zudem, Lieferzonen bedarfsgerecht zu sichern sowie den Einsatz emissionsfreier Lieferfahrzeuge (e-Transporter, Lastenfahrräder) zu fördern. Weitere Informationen sind dem SULP Klagenfurt zu entnehmen.

Zielsetzungen

Der Standort Klagenfurt ist verkehrlich gut angebunden und verfügt nicht zuletzt durch die Koralmbahn über eine gute Erreichbarkeit im Süden Österreichs bzw. im Alpen-Adria-Raum. Innerhalb des Gemeindegebietes besteht im kompakten Hauptsiedlungskörper ein engmaschiges, gut verzweigtes Verkehrsnetz (als Weiterentwicklung des historischen Rastersystems). Klagenfurt weist ein polyzentrales Siedlungssystem auf, d.h. es bestehen mehrere Stadtteilzentren - ganz im Sinne einer Stadt der kurzen Wege. Im ebenen Stadtgebiet können elementare Versorgungseinrichtungen (Einkaufsstandorte, Schulen) bequem zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreicht werden.

Das Angebot im öffentlichen Verkehr wurde stark ausgebaut. Die Taktung wurde verdichtet und das Netz erweitert. Gleichzeitig bleibt der ÖV bezahlbar und attraktiv. Ergänzt wird das Angebot durch E-Mobilität, Sharingsysteme und digitale Anwendungen.

Ein Schwerpunkt der zukünftigen Planungen liegt in der Umgestaltung der Straßenräume. Deren Querschnitte werden zugunsten der Verkehre des Umweltverbundes (ÖV-, Rad- und Fußverkehr) neu aufgeteilt. Überdies sind sie ressourcenschonend, klimagerecht und barrierefrei auszugestalten. Alle Bevölkerungsgruppen sollen sich in einem hochwertigen öffentlichen Raum ungehindert durch die Stadt bewegen. Der stadtverträgliche Verkehr sorgt für mehr Lebensqualität durch mehr Sicherheit, weniger Immissionen und CO_2-Neutralität.

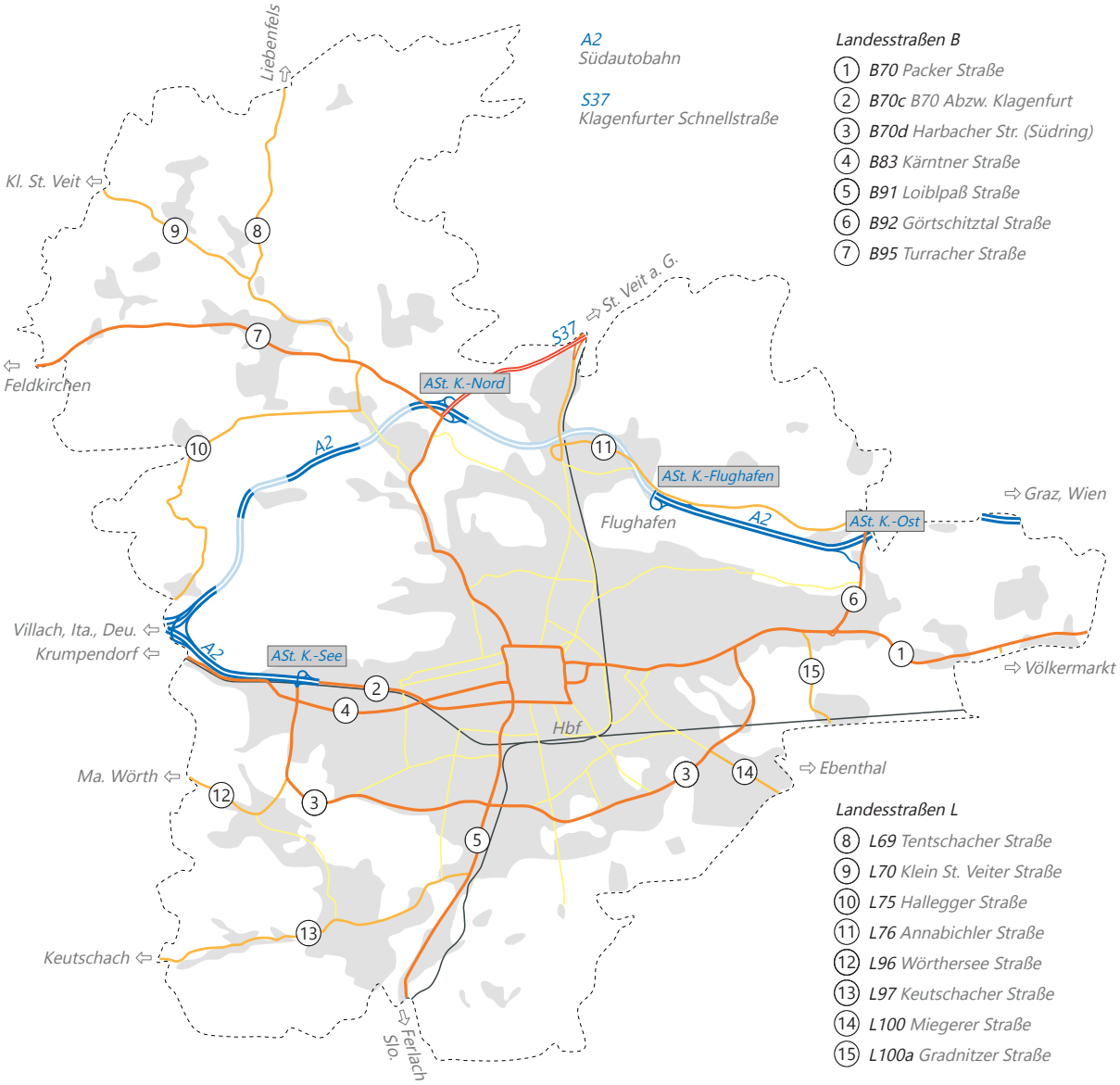
Ein zukunftsfähiges Verkehrsnetz und die zuvor beschriebenen Angebote bilden einen wesentlichen Wirtschaftsfaktor. Die Erreichbarkeit der Stadt spielt im internationalen Wettbewerb eine große Rolle. Zudem wird die Attraktivität als Wirtschaftsstandort maßgeblich durch die vorhandene Lebensqualität beeinflusst, die sich wiederum aus einer zukunftsfähigen Mobilität ableitet.

Im Rahmen künftiger Konzepte und Bemühungen zum Thema der Mobilität werden folgende Empfehlungen ausgesprochen:

Mobilitätskonzept

- Weiterverfolgung bereits ausgearbeiteter Konzepte (Schwerpunkt ÖV-, Rad- und Fußverkehr)
- Effiziente Siedlungsentwicklung nach dem Prinzip der Stadt der kurzen Wege, um motorisierten Verkehr möglichst zu vermeiden
- Umgestaltung der Straßenräume zu einem stadtverträglichen Verkehrsnetz
- Aufwertung von Verkehrsknoten mit internationalen und regionalen Verbindungen (Hauptbahnhof, Busbahnhof, Heiligengeistplatz, Bahnhaltestellen)
- Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen sicherstellen (sozial gerecht-bezahlbar, ressourcenschonend, barrierefrei, verkehrssicher, klimaangepasst, CO_2-neutral und durch digitale Anwendungen optimiert)
- Weitere Umsetzung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes
- Rückbau-/Umbau innerstädtischer Platz- und Straßenräume. Rücknahme von Flächen für den ruhenden Verkehr zugunsten von mehr Aufenthaltsqualität

8.2 Infrastrukturnetze

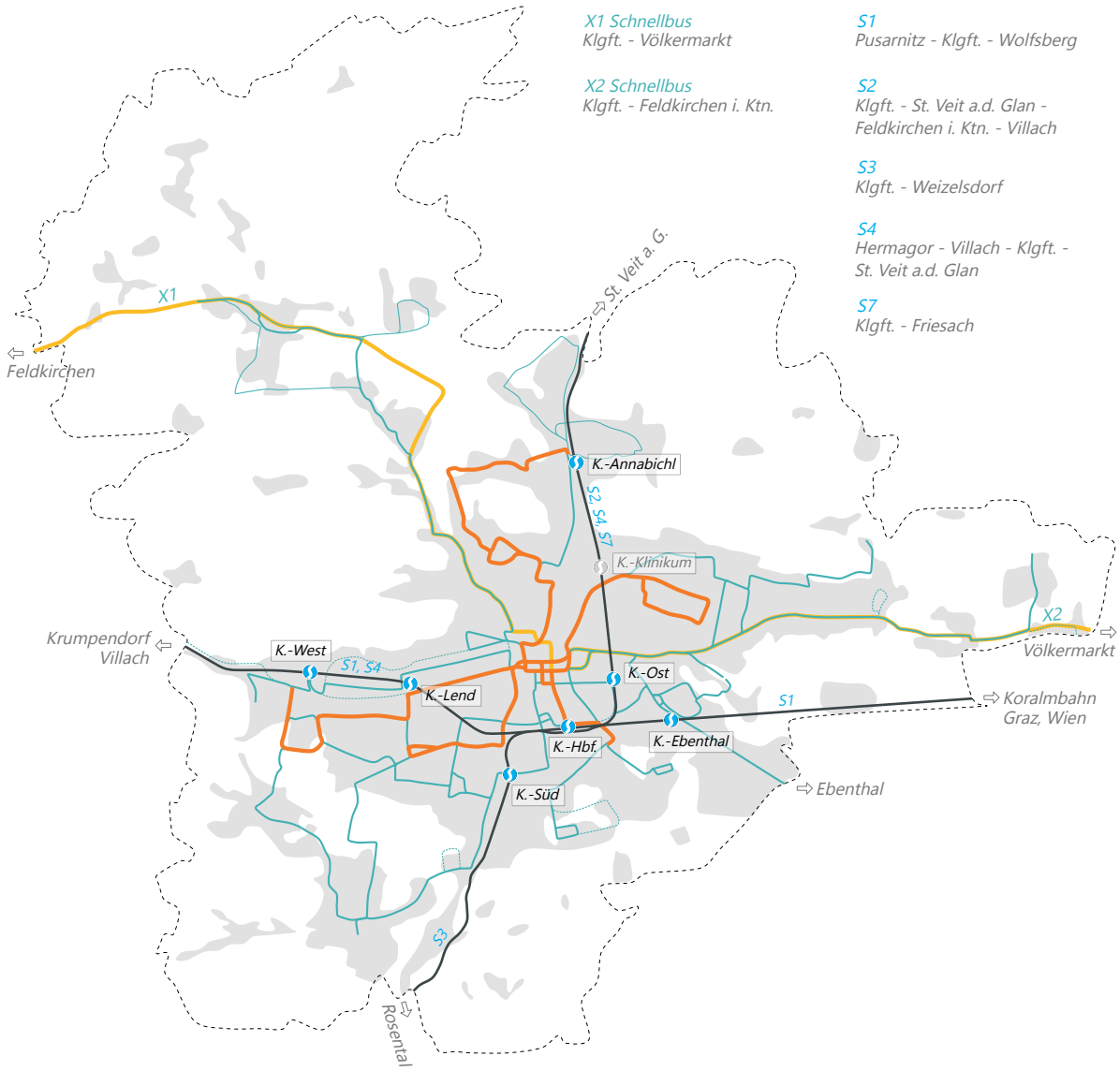


Straßennetz

der Landeshauptstadt Klagenfurt am Wörthersee
*) Wichtige Gemeindestraßen im lokalen Wegenetz

- Autobahn
- -tunnel
- Schnellstraße
- Landesstraße B
- Landesstraße L
- Gemeindestraße*
- Eisenbahn

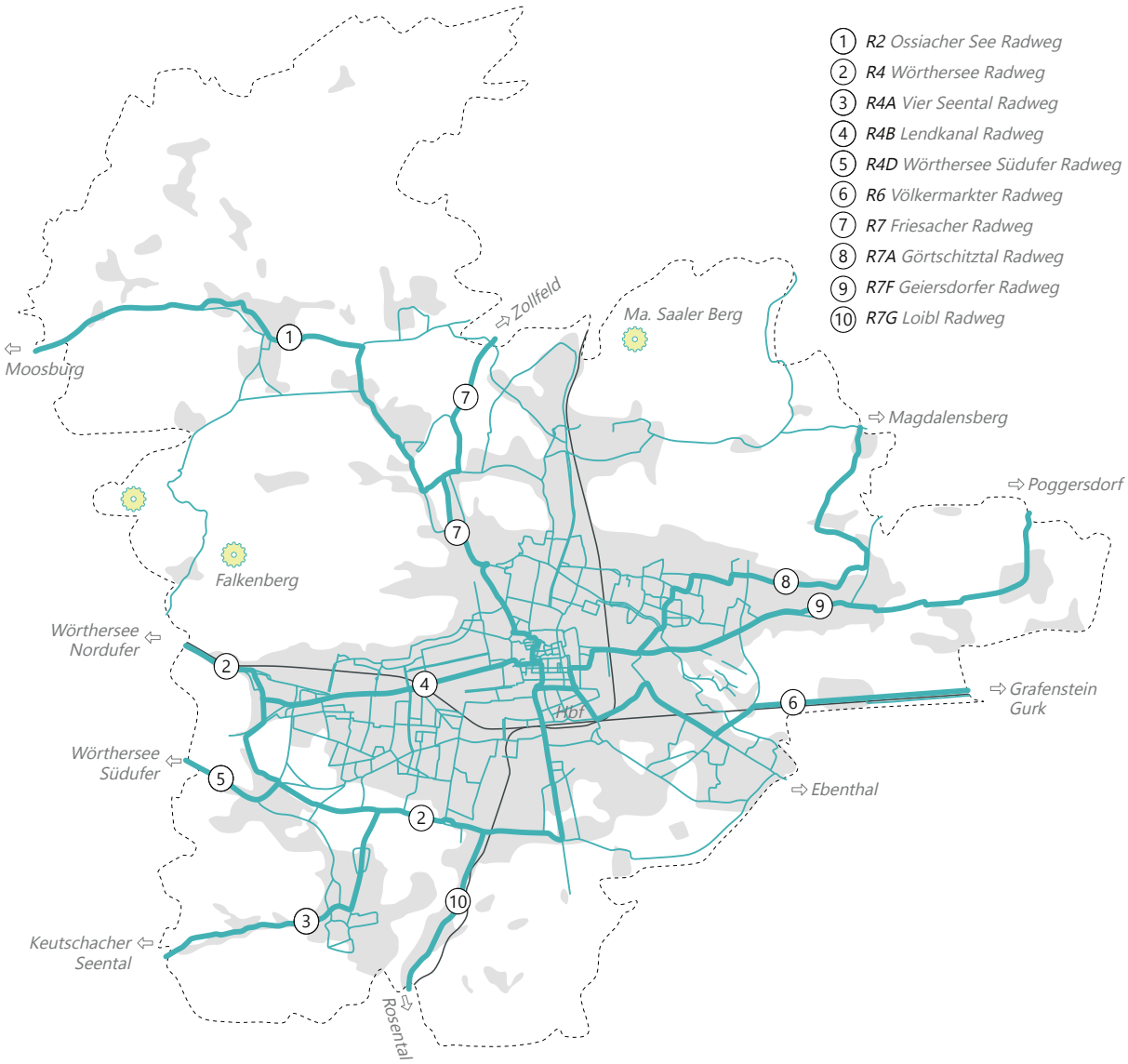
*) Auswahl wichtiger Verbindungen im lokalen Wegenetz

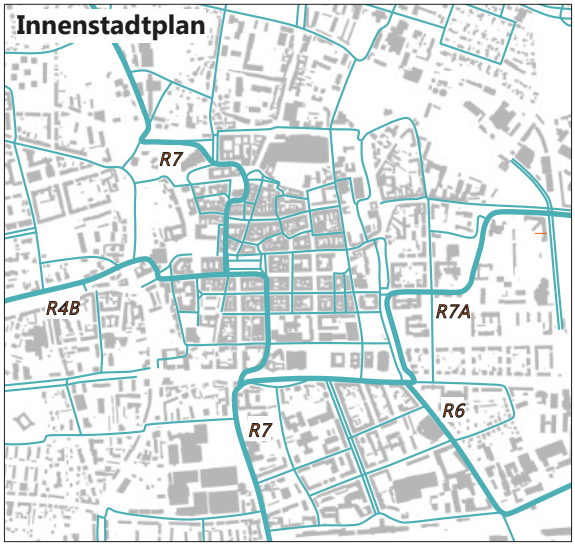


Öffentliches Verkehrsnetz

der Landeshauptstadt Klagenfurt am Wörthersee

- Buslinie (10 Minuten-Takt)
- Buslinie (20 Minuten-Takt)
- Buslinie (40 Minuten-Takt)
- Buslinie (Bedarfsverkehr)
- Schnellbus
- Eisenbahn
- Bahnhaltestelle
- Bahnhaltestelle in Planung

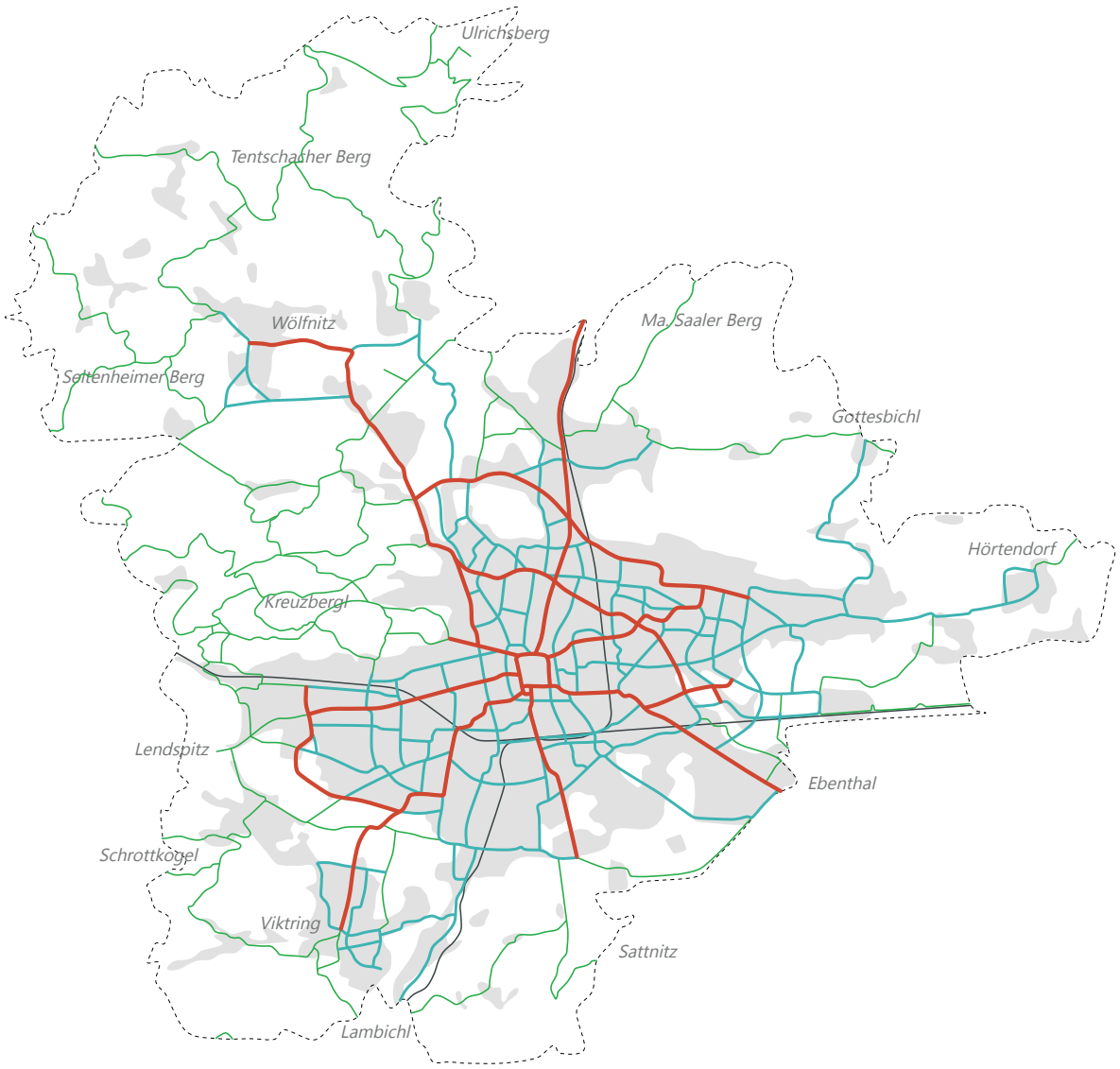




Radwegenetz

der Landeshauptstadt Klagenfurt am Wörthersee

- Überregionales Radwegenetz
- Radwege der Gemeinde, touristische Radwege
- Gebiete mit ausgewiesenen Mountainbike Strecken und Single Trails
- Eisenbahn



Fußwegenetz

(gemäß Vorschlag für das Hauptwegenetz von Klagenfurt im Masterplan Gehen 2022)

- Hauptwege von Klagenfurt
- Hauptwege in den Stadtteilen
- Freizeit- und Wanderwege
- Eisenbahn

9 Bau- & Planungskultur

Dieses Kapitel enthält Aussagen zu § 9 Abs. 3 Z 12 K-ROG 2021:

„die angestrebte Baustruktur und die bauliche Entwicklung der Gemeinde“

Die Bau- und Planungskultur befasst sich mit der von Menschen gebauten Umwelt und ihrem Umgang damit. Planen und Bauen sind daher öffentliche Aufgaben, die im zivilisatorischen Sinne schlussendlich den Zustand über eine Gesellschaft bzw. über eine Stadt abbilden. Kein Gebäude steht für sich allein. Es ist vielmehr als Teil eines Zusammenspiels von zahlreichen Bedingungen und unterschiedlichen Interessen zu sehen. Dieses Zusammenspiel von Bedingungen an die Gebäudenutzung, Gebäudetechnik, Architektur, Landschaftsplanung, Verkehrsinfrastruktur, Denkmalschutz u.a. vereinigt sich in der Disziplin des Städtebaus. Die Aufgabe des Städtebaus besteht darin, eine möglichst hohe funktionale, gestalterische und technische Qualität bei Bauvorhaben sicherzustellen. Dabei sind die privaten - zumeist wirtschaftlich motivierten - Interessen mit jenen der Allgemeinheit in Einklang zu bringen.

Bau- und Planungskultur hat in Klagenfurt eine lange Tradition. Sie reagiert auf die Herausforderungen der jeweiligen Zeit, bereitet nachhaltige Entwicklungen und schafft somit eine hohe Lebensqualität für die Stadt.

Fazit

- Hoher Qualitätsanspruch im Planen und Bauen
- Entfaltung des Einzelinteresses nur im Rahmen des öffentlichen Interesses
- Grundlage für hohe Lebensqualität

9.1 Städtebauliche Instrumente

Bebauungsplanung

Für das gesamte Bauland innerhalb des Gemeindegebietes, welches nicht durch (Teil-)Bebauungspläne belegt ist, gilt der textliche Bebauungsplan (Klagenfurter Bebauungsplanverordnung – KBPVO). Darin werden die wesentlichen Bebauungsbedingungen, gegliedert nach Zonen, festgelegt. Wichtige Inhalte sind u.a. die Maße zur maximalen baulichen Ausnutzung der Baugrundstücke (Geschoßflächenzahl) und die zulässige Höhe (Anzahl der Geschoße).

Für den Bereich der Klagenfurter Innenstadt gilt in Teilen der Bebauungsplan vom 15. Jänner 1948 (Hoffmannplan), der insbesondere die Höhenentwicklung im historisch wertvollen Ensemble regelt.

Nach dem Kärntner Raumordnungsgesetz sind für Bauvorhaben, die unbebaute Grundflächen von mehr als 1,0 ha in Anspruch nehmen oder Abweichungen zur Klagenfurter Bebauungsplanverordnung aufweisen, (Teil-) Bebauungspläne zu erlassen. Grundlage dafür bilden in der Regel zuvor entwickelte Konzepte, Bebauungsvorschläge oder Ergebnisse von Wettbewerben oder anderen vergleichbaren Verfahren. Das Ziel ist die Sicherstellung spezifischer städtebaulicher Qualitäten und der größtmögliche Interessensausgleich zwischen privaten und öffentlichen Belangen. Die Beteiligung der betroffenen Bevölkerung soll daher frühzeitig im Planungsprozess erfolgen. In den meisten Fällen wird im Rahmen des Verfahrens ein städtebaulicher Vertrag oder eine privatwirtschaftliche Vereinbarung (Vertragsraumordnung) zwischen der Gemeinde und dem Vorhabenträger geschlossen. Durch das Instrument der Bebauungsplanung wird eine größtmögliche Planungs- und Rechtssicherheit zwischen allen Beteiligten hergestellt.

Gestaltungsbeirat

Zur Sicherstellung hochwertiger städtebaulicher Konzepte und qualitätsvoller Architektur wurde im Jahr 2020 der Gestaltungsbeirat Klagenfurt eingesetzt. Sämtliche Bauvolumen ab einer Größe von 5.000 m³ und kleinere Objekte an städtebaulich exponierten Standorten, werden seither vom Fachgremium beurteilt und mit spezifischen Empfehlungen ausgestattet. In den vergangenen Jahren wurden bereits zahlreiche Projekte beraten. Zudem ist bei Wettbewerben zumeist ein Mitglied aus dem dreiköpfig besetzten Gestaltungsbeirat Teil der Jury. Durch das konstruktive Wirken des Beirates genießt dieser eine hohe Akzeptanz.

Ortsbildpflegekommission

Nach dem Kärntner Ortsbildpflegegesetz 1990 haben die Gemeinden für die Pflege ihres erhaltenswerten Ortsbildes zu sorgen. Zur Beratung in Fragen der Ortbildpflege ist bei jeder Bezirkshauptmannschaft eine Ortbildpflegekommission (OBK) einzurichten. Die OBK kann bei Auffassungsunterschieden im Bauverfahren vom Bewilligungswerber oder von der Behörde angerufen werden. Sie erstellt ein (nicht bindendes) Gutachten, welches im weiteren Verfahren zu werten und gegebenenfalls mit anderen Gutachten abzuwägen ist.

Wettbewerbe

Öffentliche und größere private Bauten werden unter der Vorgabe der städtebaulichen Rahmenbedingungen konsequent über den Planungsweg städtebaulicher- bzw. Architekturwettbewerbe entwickelt. Klagenfurt sieht es als wesentliche Aufgabe an, eine qualitätsvolle Entwicklung des mehrgeschoßigen Wohnbaus, öffentlicher Gebäude und großer Gewerbebauten zu gewährleisten. Eine ganzheitliche Betrachtung fokussiert sich neben den Themen der Stadtökologie, Energieeffizienz und Barrierefreiheit, besonders auf raumordnerische wie städtebauliche Kriterien.

Die aus den Wettbewerben hervorgegangenen städtebaulichen und architektonischen Qualitäten werden in einen städtebaulichen Vertrag mit dem Projektwerber verankert.

Wettbewerbsergebnisse bilden zumeist die Grundlage für ein (Teil-)Bebauungsplanverfahren (siehe Bebauungsplanung).

Städtebauliche Grundsätze

Der zeitgenössische Städtebau in Klagenfurt reagiert auf die Herausforderungen wie:

- Klimawandel,
- demografische Bewegungen,
- ökonomische Entwicklungen und
- gesellschaftliche Veränderungen.

In den Vordergrund wird die maßvolle Nachverdichtung nach Innen vor der Außenentwicklung gestellt. Dieser ökologische und ökonomische Planungsansatz soll nachhaltige Stadtquartiere mit fußläufig erreichbarer Versorgungs- und sozialer Infrastruktur entwickeln. Am Weg zur kompakten Stadt sollen vorrangig Restflächen, Leerstände und Brachen unter der Prämisse hoher Aufenthaltsqualität und Nutzungsmischung herangezogen werden.

Sicherung städtebaulicher Qualitäten

Bei der Entwicklung städtebaulicher Konzepte und Entwürfe sind folgende Parameter jedenfalls zu berücksichtigen:

- Beteiligung: Der Planungsgradient wird auf eine übergeordnete Quartiersentwicklung mit einhergehendem Beteiligungsprozess mit den Stakeholdern (Anwohnern, öffentliche Institutionen etc.) ausgeweitet.
- Nutzungsdurchmischung: Reine Monostrukturen sollen vermieden und durch ein Bündel von Wohn- und Dienstleistungsnutzungen abgelöst werden. Speziell Erdgeschoßzonen im direkten Übergang zum öffentlichen (Straßen-)Raum sind mit Gemeinschafts- und Dienstleistungsangeboten zu beleben. Mehrfachnutzungen und Nutzungssynergien sowie temporäre Zwischennutzungen von Leerständen sollen ermöglicht werden.
- Neue Mobilität: Der Fokus ist gezielt auf die Reduzierung des MIV und auf die Reduktion des ruhenden Verkehrs zugunsten eines höheren ÖPNV-Anteiles und Elektromobilität zu legen. Ab 25 Wohneinheiten oder 5.000 m² Nutzfläche ist zwingend ein Mobilitätsvertrag oder städtebaulicher Vertrag zu schließen. Mit dem Nachweis innovativer Mobilitätsangebote kann der vorgeschriebene Stellplatzschlüssel gemäß Klagenfurter Stellplatzrichtlinie zusätzlich um bis zu 25 % reduziert werden.
- Durchlässigkeit: (Wohn-)Quartiere sollen ein attraktives und möglichst autofreies Angebot von Fuß- und Radwegen aufweisen, wobei an vorhandene Netze auf kurzem Wege anzuknüpfen ist.
- Nachverdichtungspotenziale: Im dicht bebauten Stadtgebiet können im Einzelfall Bauten näher an die Grundgrenzen herangeführt werden. Das Instrument des Bebauungsplanes ermöglicht eine maßvolle Unterschreitung der Mindestgrenzabstände. Bestehende Flachdächer, wie über Einkaufszentren, oder die Flächen von Großparkplätzen eignen sich für Nachverdichtungsprojekte.
- Stadtklima: Vorrangig soll der Rückbau vorhandener Hitzeinseln, insbesondere großer versiegelter Flächen, erfolgen. Wesentlich ist das Einspeichern von Oberflächenwasser im Boden (Stadtschwammprinzip) und die Verwendung von sickerfähigen Oberflächenmaterial. Straßenquerschnitte, Fahrbahntrennungen und Begleitgrünstreifen sind qualitätvoll im Sinne der neuen Mobilität zu gestalten.
- Durchgrünung: Zusätzliche Grünraumangebote bieten Identität, Aufenthaltsqualität und fördern die Biodiversität. Freiräume sollen weitgehend entsiegelt und durch schattenspendende Baumpflanzungen, bei übergeordneten Straßen mit Alleen („Grüne Dächer"), ausgestaltet werden.
- Historische Bebauung: Sie bildet in Ihrer Charakteristik, Maßstab und Höhenentwicklung eine wesentliche städtebauliche Vorgabe für künftige Projekte in sensiblen Zonen. Im Umfeld historischer Bausubstanz ist besonderes Augenmerk auf Materialwahl und Farbgestaltung zu legen. Das prägende Bebauungsmuster der Blockrandbebauung mit beruhigten Innenhofzonen soll grundsätzlich weitergeführt werden.
- Städtebauliche Schnittstellen: Bestehende

Zäsuren im Siedlungsgefüge, wie Übergänge zwischen unterschiedlichen Typologien (Einzelhausbebauung, verdichteter Flachbau, Blockrandbebauung) sind zu berücksichtigen. Überlagerungen sind zu vermeiden. Dies gilt besonders für die Bewahrung der typischen Fassaden und Dachformen entlang der öffentlichen Erschließungsstraßen und für die Freihaltung der räumlich zusammenhängenden durchgrünten Hofzonen.

- Bauliche Dominanten: Markante städtebauliche Situationen und Sichtbeziehungen sind zu berücksichtigen. Die mit Prof. Luchsinger im Jahr 2018 entwickelte und beschlossene Bauhöhenstudie, bildet eine Grundlage bei der Projektierung von Gebäuden mit mehr als acht Geschoßen. Derart hohe Gebäude benötigen in ihrem Umfeld ähnliche Strukturen, eine komplette Infrastruktur und ein entsprechend weitläufiges Freiraumangebot. Dabei ist eine städtebauliche Konkurrenz zum historischen Stadtbild auszuschließen
- Ressourcenschonung: Vorrangig ist die Energieversorgung mit erneuerbaren Energieträgern, Abwärmenutzung u.ä. zu nutzen. Die Prinzipien des zirkulären Bauens, die Verwendung nachhaltiger und recyclebarer Baumaterialien sollen bereits im Vorfeld miteinbezogen werden.

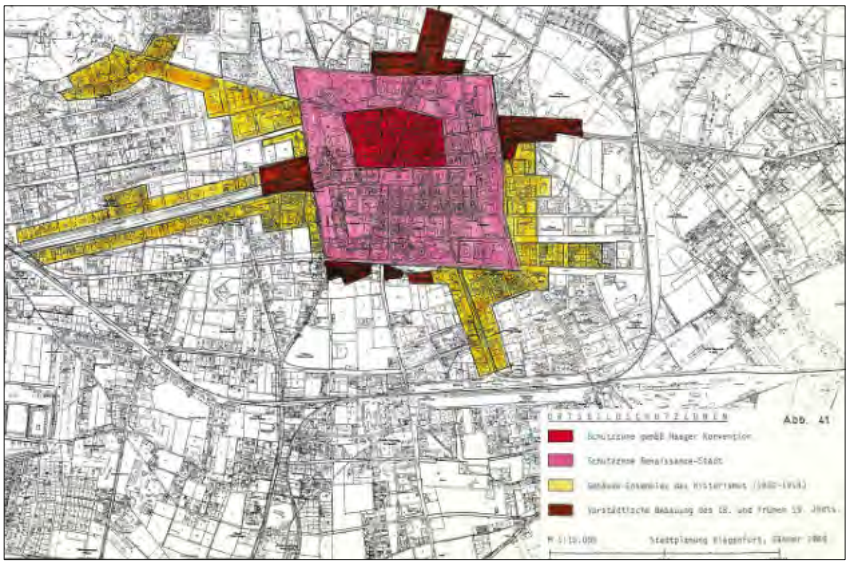
Altstadterhaltung, Ortsbildschutzzone

Die Altstadterhaltung hat in Klagenfurt eine lange Tradition. Bereits 1961 wurde mit der Einrichtung der ersten österreichischen Fußgängerzone die Altstadt weitgehend vom Autoverkehr befreit und somit die Grundlage für deren Erhalt geschaffen.

Der mittelalterliche Kern wurde vom Bundesdenkmalamt unter Ensembleschutz gestellt. Die Bemühungen zum Erhalt der Altstadt wurden insgesamt drei Mal mit dem Europa-Nostra-Preis gewürdigt.

Mit Gemeinderatsbeschluss vom 19.07.2011, wurde die Ortsbildschutzverordnung erlassen, welche die öffentlich zugänglichen Verkehrsflächen und einsehbaren Ortsbereiche vor Verunstaltungen schützt. Hierin werden u.a. das Anbringen von Werbung, Plakatständern, Geschäfts- und Betriebsstättenbezeichnung, die Anstriche von Außenwänden von Gebäuden und das Lagern von Gegenständen im öffentlichen Raum geregelt.

Die Zielsetzungen lassen sich durch die Instandhaltung der Innenstadt, bestehend aus dem mittelalterlichen Kern, der planmäßig angelegten Renaissancestadt und der gründerzeitlichen Verbindungen, zusammenfassen. Entwicklungsmöglichkeiten sind behutsam und maßvoll unter Wahrung des authentischen Erscheinungsbildes möglich. In Teilen, die durch Fehlentwicklungen und städtebauliche Missstände gekennzeichnet sind, wird die Stadtreparatur oder auch originalgetreue Wiederherstellung angestrebt.



Ortsbildschutzzonen 1989
nach baugeschichtlicher Gliederung
(Q: Magistrat)
Anmerkung: Die Ortsbildschutzverordnung vom 19.07.2011 gilt für die Gesamtstadt bzw. für das Gebiet innerhalb des Rings

9.2 Städtebauliche Leitlinien

Mehrere Instrumente und Strategien widmen sich auf unterschiedlichster Art den Aspekten der Bau- und Planungskultur. Das Spektrum reicht von der vorliegenden konzeptionellen Stadtentwicklung (STEK) über die Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung bis hin zum konkreten Bauvorhaben.

Im gesamten Planungsprozess werden Vorhaben durch die Stadtplanung begleitet. Dabei finden folgende städtebauliche Prinzipien Beachtung:

GRUNDSATZ

Bekenntnis zur nachhaltigen europäischen Stadt

Klagenfurt stellt im Sinne einer idealtypisch gewachsenen europäischen Stadt ein wertvolles und unersetzbares Wirtschafts-, Sozial- und Kulturgut dar. Sie verfügt über einzigartige kulturelle und bauliche Qualitäten, soziale Integrationskräfte und ökonomische Entwicklungschancen. Als Wissenszentrum ist sie Quelle für Wachstum und Innovation.

Die Stadt und die Region sind derart weiterzuentwickeln, dass wirtschaftliche Prosperität, sozialer Ausgleich und gesunde Lebensbedingungen im gleichen Maß berücksichtigt werden. Unter diesen Gesichtspunkten erfolgt die Stadtentwicklung integrativ, unter der Bedachtnahme sämtlicher Faktoren und der Bevölkerung (öffentliches Interesse).

Die Stadtentwicklung steht vor großen Herausforderungen. Der gesellschaftliche, ökonomische und ökologische Wandel schreitet mit hoher Geschwindigkeit voran. Bisherige Vorgehensweisen scheinen einer zunehmenden Überforderung ausgesetzt zu sein. Aus diesem Grund braucht die Stadt zur verantwortungsvollen Wahrnehmung ihrer Aufgaben einen erhöhten Handlungsspielraum. Gesetzliche, institutionelle und finanzielle Rahmenbedingungen sind auf nationaler und regionaler Ebene zu verstärken, um Städtebau und Raumplanung auf eine stabile und langfristig ausgerichtete Basis zu stellen.

Integrierte Planungsprozesse

Die Stadt ist ein Ort der Vielfalt, Kreativität und Solidarität. Dementsprechend kommt ihr eine besondere Bedeutung zu. Im speziellen sind die öffentlichen Räume Orte der Begegnung, des Austausches und der Integration, die der Bevölkerung die Möglichkeit zur Identifikation bieten. Der Umgang damit ist in erster Linie eine gesellschaftliche Frage, die sich im Städtebau und in der Architektur ausdrückt. In diesem demokratischen Verständnis erfolgen integrierte Planungs- und Gestaltungsprozesse möglichst unter Einbindung aller Beteiligten und Betroffenen. Im Ergebnis ist der Interessensausgleich unter der Wahrung eines hohen Qualitätsanspruches an die Planung herzustellen.

Aktive Informations- und Bildungspolitik ist diesbezüglich zu fördern bzw. zu optimieren.

STADTSTRUKTUR

Innenentwicklung

Die zukünftige Siedlungstätigkeit ist auf den Bestand zu lenken, d. h. innerhalb der festgelegten Siedlungsbegrenzungen oder vorzugsweise auf bereits gewidmete Baulandflächen.

Die vorhandenen Siedlungsgebiete werden nachverdichtet, entweder durch das Füllen von Baulücken, durch das Ergänzen oder Aufstocken von Bestandsbebauung oder durch die Transformation von Gebieten, die nicht mehr den beabsichtigten Nutzungsansprüchen gerecht werden, wie beispielsweise die Umstrukturierung ehemaliger Gewerbeflächen (Flächenrecycling).

In vielen Fällen unterliegen Vorhaben der Nachverdichtung erschwerten Bedingungen, zumal auf den Bestand Rücksicht genommen wird, z. B. ist das Bauen im dicht bebauten Stadtgebiet mit den geltenden Bauvorschriften oftmals nicht in Einklang zu bringen. Hierbei kann durch eine schlüssige städtebauliche Konzeption über die Bebauungsplanung Abhilfe geleistet werden.

Zentren und Raumkonzepte

Das Zentrum ist eindeutiger Mittelpunkt. Dort befinden sich die wichtigsten politischen, administrativen und kulturellen Einrichtungen. Subzentren befinden sich in den einzelnen Stadtteilen. Sie dienen primär zur Gewährleistung einer hohen Versorgungsqualität im flächigem Stadtkörper. Vorhaben sind hinsichtlich ihrer örtlichen Lage und zugedachten Funktion auf das polyzentrische Siedlungssystem abzustimmen („keine Monofunktionen in zentralen Lagen").

Klagenfurt besteht in der Grundstruktur aus einem mittelalterlichen Kern und der rasterförmigen Stadterweiterung des 16. Jahrhunderts. Die Konzeption des Rasters erlaubt ein geordnetes Wachstum durch das „einfache Anfügen" weiterer Blöcke. Diesem Raumkonzept liegt die Struktur der gesamten Stadtanlage bis zum heutigen Tage zugrunde und wirkt sich auf sämtliche räumliche Elemente bis hin zum Einzelgebäude aus. Vorhaben reagieren in ihrer Maßstäblichkeit auf das vorherrschende Grundraster (Die Größe von Parzellen, Blöcken und Quartieren entsprechen einem „stadtverträglichem Maß").

Kompakte Siedlungen

Die Stadtanlage zeichnet sich durch ihre bauliche Kompaktheit aus. Plätze und Straßen der Innenstadt sind in einer räumlichen Geschlossenheit konzipiert. Die Türme wichtiger Bauten kennzeichnen Vertikale, welche die unverkennbare Silhouette bilden. In den Vorstadterweiterungen des 19.- und beginnenden 20. Jahrhunderts ist die streng geschlossene Bebauung gelockert. Platz- und Straßenräume sind zusätzlich durch Alleen und andere landschaftsräumliche Elemente gefasst. Die Siedlungsgebiete aus der jüngeren Vergangenheit (ab Mitte des 20. Jahrhunderts) folgten überwiegend dem Prinzip des „funktionalen" Städtebaus. In Folge der Trennung nach Funktionalität (Wohnen, Arbeiten, sich erholen, sich fortbewegen) kam dem Erschließungssystem eine prägende Dominanz zu, dem die Bebauung tendenziell unterworfen wurde.

Der „Grad der Kompaktheit" richtet sich grundsätzlich nach der Örtlichkeit (Innenstadt, Vorstädte, Nebenzentren, Gebiete mit Geschoßwohnbauten, Einzelhausgebiete).

Der historische Kontext, also die planerische Intention, die bei der Entstehung des jeweiligen Siedlungsgebietes zugrunde gelegt wurde, ist zu beachten. Andernfalls ist an den Strukturen der Umgebung anzuschließen.

Die kompakte, mehrgeschoßige Bebauung ist wirtschaftlicher und entspricht dem Charakter der Stadt. Dabei ist die bauliche Dichte so auszuloten, dass sie sowohl der projektbezogenen Effizienz als auch den bestehenden Infrastrukturen des Umfeldes gerecht wird.

In diesem Zusammenhang wird auf die Sicherstellung der ausreichenden Daseins- und Grundversorgung der Bevölkerung mit häufig benötigten öffentlichen und privaten Gütern und Dienstleistungen verwiesen. In kompakten Strukturen können verkehrliche, technische und soziale Infrastrukturen leistungsfähig, gut zugänglich und wirtschaftliche effizient bereitgestellt werden.

Urbane Mischung

Reine Monostrukturen oder Konzentrationsprozesse von Nutzungen (z. B. Großstrukturen im Handel) sind zu vermeiden. Vor allem größere Vorhaben sollen dem Prinzip der Durchmischung folgen bzw. ergänzende Nutzungen vorsehen. Anzustreben ist eine stadtverträgliche Mischung aus Wohnen, Arbeiten und Versorgung, wobei der jeweilige Anteil in Abhängigkeit von der Lage im Stadtgefüge variiert. In innerstädtischen Lagen ist beispielsweise ein hoher Anteil zentralörtlicher Funktionen vorzuziehen, während in Randlagen die Wohn- oder gewerbliche Funktion dominiert.

Es sollen vielfältige Wohnbedarfsgruppen berücksichtigt werden, vorzugsweise innerhalb desselben Vorhabens bzw. Gebäudes. Darunter sind Wohnraumangebote für alle Altersgruppen, Familien mit Kindern, Personen unterschiedlicher sozioökonomischer und kultureller Herkunft sowie Menschen mit Behinderung oder eingeschränkter Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu verstehen. Auch die Möglichkeit von Baugemeinschaften soll unterstützt werden. Zur Förderung und Wahrung des sozialen Zusammenhalts ist leistbarer Wohnraum in angemessener Form vorzusehen.

Städtebauliche Leitlinien

Gliederung wesentlicher Prinzipien zur Entscheidungsfindung in Planungsprozessen

Grundsatz

Bekenntnis zur nachhaltigen europäischen Stadt
im stetigen gesellschaftlichen, ökonomischen und ökologischen Wandel

Integrierte Planungsprozesse
unter Einbindung aller Beteiligten und Betroffenen

Stadtsruktur

Innenentwicklung
Nachverdichtungspotenziale, Flächenrecycling, Bauen im Bestand

Zentren und Raumkonzepte
Polyzentrisches Siedlungssystem, Grundstruktur des Rasters

Kompakte Siedlungen
Effiziente Strukturen, bauliche Dichte nach örtlicher Verträglichkeit

Urbane Mischung
Durchmischung, Wohnvielfalt, innovatives Stadtmilieu

Soziale Ausgewogenheit
gesunde Lebens- und Umweltbediungen, Stadt-Umland-Beziehung, Bodenpolitik

Elemente

Öffentliche Räume
Qualität von Straßen und Plätzen sowie dem Netz der Freiräume

Maßstäblichkeit und Einfügen
Größenordnungen, historischer Bezug, harmonisches Einfügen

Höhenentwicklung und Sichtachsen
Höhenzonierung, Eignungssstandorte für Hochhäuser, ruhige Dachlandschaft

Erdgeschoßzonen
Schnittstelle zum öffentlichen Raum, vielfältige Nutzungs- und Aufenthaltsqualitäten

Gestaltung

Klimawandel und Energieeffizienz
klimagerechtes Bauen, Versiegelung reduzieren, Durchgrünen

Ausstattung im Außenraum
hohe Standards und einheitliche Gestaltung, Gemeinschaftsflächen

Identität
städtebauliche Akzente, Leuchtturmprojekte, gestalterische Elemente

Leitgedanken für die Innenstadt
Weiterentwicklung unter Beibehaltung der historischen und baukulturellen Werte

Durch die „richtige Mischung" wird grundlegend Verkehr vermieden (Stadt der kurzen Wege). Die durchmischten Gebiete sind aufgrund ihrer Vielfalt widerstandsfähiger gegenüber Veränderungen von außen. Zudem ist Vielfalt ein Nährboden für ein innovatives urbanes Milieu, für stärkere Wettbewerbsfähigkeit und hohe Lebensqualität.

Soziale Ausgewogenheit

Die gebaute Stadt hat ihrer Bevölkerung zu dienen. Gesunde Lebensbedingungen und eine intakte Umwelt - sowohl in ökologischer als auch ökonomischer Hinsicht - sind als Grundrechte zu verstehen. Fehlentwicklungen, Zweckentfremdungen oder der verantwortungslose Umgang von Ressourcen sind tunlichst zu vermeiden. Planungen sind im hohen Maße an einem „Gerechtigkeitssinn" auszurichten. Dass bedeutet, dass alle Belange und Interessen untereinander und gegeneinander gerecht abzuwägen sind, sodass ein sozial ausgewogenes Ergebnis vorliegt. Die zurzeit intensiv diskutierten Belange des Klimaschutzes und der Energiewende sind gleichwertig einzubringen. Im Diskurs ist eine möglichst neutrale und ganzheitliche Auseinandersetzung mit der Planung zu verfolgen.

Die Stadt und ihr Umland stehen in starker räumlicher und funktionaler Verflechtung zueinander. Größere Vorhaben haben zumeist Auswirkungen über die administrativen Grenzen hinweg. Auch innerhalb der Stadt bestehen unterschiedliche Räume, die tendenziell entweder einer städtisch- oder ländlich-geprägten Lebensweise zugeordnet werden. Für Vorhaben, bei denen Auswirkungen auf sensible, zumeist ländlich-geprägte Strukturen zu erwarten sind, ist ein entsprechender Ausgleich einzufordern.

Die Stadt bemüht sich um eine Bodenpolitik, welche auf die Verfügbarkeit von Grundflächen nach den abschätzbaren Bedarfen abzielt. Bodenspekulation und besonders lukrative Planungsgewinne (Umwidmungen von Grünland in Bauland) ohne Gegenleistung, stehen nicht im öffentlichen Interesse. Gleichwohl ist sich die Stadt bewusst, dass Projekte finanzierbar sein müssen.

ELEMENTE

Öffentliche Räume

Die Qualität von Straßen, Plätzen und innerstädtischen Freiräumen bestimmt die Attraktivität der Stadt. Sie sind Orte für die Allgemeinheit, möglichst frei zugänglich, ohne Konsumzwang und Bühne für eine demokratisch geprägte Gesellschaft. Sie spielen sowohl für die Bevölkerung als auch für Besucher eine zentrale Rolle und fungieren als weiche Standortfaktoren für die Wirtschaft.

Die öffentlichen Räume sind hinsichtlich ihrer Nutzungs- und Aufenthaltsqualität zu bewahren und aufzuwerten. Die Ausgestaltung richtet sich nach ihrer Hauptfunktion. Bei Plätzen sind dies z. B. Repräsentations-, Markt- oder Verkehrsplatz. Bei Straßenräumen ist von der innerstädtischen Gasse bis hin zu den Hauptverkehrsadern zu unterscheiden. Das Netz der Freiräume reicht vom Innenstadtpark bis zum Grüngürtel, der den Hauptsiedlungskörper umschließt.

Verkehrsflächen sind so auszugestalten, dass der ÖV-, Fuß- und Radverkehr vorrangig behandelt wird. Straßenquerschnitte, funktionale Trennungen und Begleitgrün sollen klar strukturiert werden und sich in einer gestalterischen Einheit wiederfinden.

Maßstäblichkeit und Einfügen

Vorhaben richten sich in ihrer Maßstäblichkeit nach der vorherrschenden Struktur (vgl. Klagenfurter Grundraster). Danach sind Größenordnungen für Parzellen, Blöcke bis hin zu Quartieren zu bestimmen. Gliederungselemente sind Straßen oder räumliche Zäsuren (Grünstreifen u.ä.). Je nach Größe des Vorhabens sind auch öffentliche Räume und zugängliche Freiräume auf Ebene von Blöcken und Quartieren vorzusehen.

Gebäude haben sich grundsätzlich in das Stadt- und Ortsbild einzufügen. Insbesondere bei wertvollem Baubestand und bei städtebaulichen Ensembles ist in behutsamer Weise vorzugehen. Auf den historischen Bezug ist einzugehen und je nach Bedeutung entsprechend zu würdigen. Auch Sanierungen haben sich mit dem historischen Kontext auseinanderzusetzen, d. h. die historischen Planungsintentionen ist in der Weiterentwicklung bzw. Neuinterpretation zu berücksichtigen. Dies

gilt auch für Bauten aus der jüngeren Vergangenheit (z. B. Bauten der Nachkriegsmoderne, Postmoderne usw.).

Angestrebt wird das harmonische Einfügen nach dem Prinzip des Organischen (der fortlaufend gewachsenen Struktur). Der prägende Charakter des Umfeldes ist maßgebend und soll durch das Vorhaben nicht verdrängt werden.

An städtebaulichen Schnittstellen sind bestehende Typologien zu berücksichtigen. Dies betrifft insbesondere Übergänge von Einzelhausbebauung zu verdichteten Flach- und Geschoßwohnbauten.

Höhenentwicklung und Sichtachsen

Die zulässige Höhenentwicklung wird durch die Bestimmungen der Klagenfurter Bebauungsplanverordnung geregelt und in der Zone mit der „dichtesten Bebauung" auf maximal 6 Geschoße begrenzt. Höhere Bauten können gemäß Bauhöhenstudie an ausgewählten Eignungsstandorten um den Innenstadtbereich in Betracht gezogen werden. Dabei sind erhöhte Anforderungen, insbesondere hinsichtlich ausreichender Infrastruktur und großzügiger Freiräume, zu erfüllen.

Das Stadtgebiet wird durch wichtige Bezugsachsen auf bauliche Dominanten geprägt, die aus Gründen der Orientierung und Identität freizuhalten sind. Eine wesentliche Sichtachse ist jene auf den Turm der Stadtpfarrkirche St. Egid (91,7 m). Innerhalb von Straßenfluchten und Freiflächen, die eine entsprechende Sichtachse gewähren, sind „Hindernisse" zu vermeiden. Ebenso ist die homogene Dachlandschaft weiterzuentwickeln, die weder durch Überformungen oder ortsfremde Elemente gestört werden soll.

Die Erdgeschoßzone

Die Erdgeschoßzone bildet die Schnittstelle zum öffentlichen Raum. Besonders in innerstädtischen Lagen trägt sie durch ihre Funktion und Gestaltung zur Belebung und Attraktivität des Umfeldes bei. Die Qualität des öffentlichen Raumes wird in erster Linie durch die angrenzende Bebauung bestimmt. Entscheidend sind dabei die Funktionen (Nutzungen) im Erdgeschoß. „Ohne Funktion wird die Belebung des Ortes nicht funktionieren", daran kann auch eine hochwertige Gestaltung von Straßen- oder Platzoberflächen nichts ändern. Ebenso sind bei Repräsentationsbauten (Rathaus, Dom etc.) die Ausgestaltung der Sockelgeschoße maßgebend.

Die unmittelbaren Flächen vor Erdgeschoßen bieten hohe Aufenthalts- und Nutzungsqualitäten. Sie können als erweiterte Verkaufsflächen oder als Gastgärten dienen. In der Ausformung als Arkade bieten sie Schutz vor Witterung oder dem fließenden Verkehr. Zusätzliche gestalterische Qualitäten können durch Vorgärten und kleine Platzsituationen geschaffen werden.

GESTALTUNG

Klimawandel und Energieeffizienz

Zukünftig ist vermehrt mit Hitzeperioden und Trockenheit, gefolgt von Extremwetterereignissen, zu rechnen. Stark versiegelte Flächen bilden Hitzeinseln und sind besonders gefährdet durch Oberflächenwässer bei Starkregen. Diese Bereiche bilden Zielgebiete zur Erhöhung der Bodendurchlässigkeit und der nachträglichen Durchgrünung. Insbesondere Großparkplätze sind klimawirksam, z. B. durch wassergebundene Oberflächenbeläge, umzugestalten. Auf schattenspendende Elemente („grüne Dächer" auf Dachflächen und über Aufenthaltsflächen) und Bauweisen (Ausrichtung des Gebäudes) ist vermehrt zu achten. Die Unterbauungen von Grünflächen sind auf das Notwendigste zu beschränken.

Zirkuläres und ressourcenschonendes Bauen durch die Verwendung von kreislauffähigen, möglichst sortenrein und wiederverwendbaren Materialien ist zu fördern. Schon im Vorfeld sind schwer trennbare Konstruktionen und nicht wiederverwendbare Bauelemente zu vermeiden.

Die bereits erwähnten strukturellen Vorgaben zu kompakten Siedlungen, urbanen Mischung und der damit verbunden Verminderung von Verkehr, sind Voraussetzungen für ein effizientes Infrastrukturnetz. Vorhaben sind mit der verkehrlichen und technischen Infrastrukturentwicklung abzustimmen. Dabei sind Nutzungen, die besonders viel Energie benötigen oder produzieren (Abwärme) zu berücksichtigen.

Der Grünraum ist ein wesentliches Merkmal von Klagenfurt. Alleen, durchgrünte Siedlungsgebiete und eine intakte Natur- und Kulturlandschaft prägt das städtische Umfeld. Neue Vorhaben sind angehalten, diese Tradition fortzusetzen.

Ausstattung im Außenraum

Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen oder halböffentlichen Raum wird maßgeblich durch die Funktion und den Standard der Ausstattung bestimmt. Im Verkehrswesen sind z. B. überdachte Bushaltestellen, solide Fahrradabstellanlagen bis hin zur barrierefreien Wegeführung zu nennen. Frei- und Grünräume sind durch heimische oder standortgerechte Bepflanzung auszugestalten. Flächen der Freizeit-. Sport- und Erholungsfunktion sowie Kinderspielplätze erfordern entsprechende Einrichtungen und Anlagen. Der öffentliche Raum ist durchwegs möbliert (Bänke, Mistkübel, Beschilderung). Sämtliche Ausstattungselemente sind möglichst einheitlich und klar ablesbar zu gestalten („Corporate Identity" im Sinne der Wiedererkennung und Einprägsamkeit). Auch im öffentlich zugänglichen Privatbereich ist daran anzuknüpfen.

Für Vorhaben werden ab einer bestimmten Größe gesetzlich Ausstattungsmerkmale vorgeschrieben (Kinderspielplatz, Behindertenstellplätze, Mobilitätskonzepte u.ä.). Überdies können Maßnahmen mit geringem Aufwand, wie Gemeinschaftsräume, Flächen für urban gardening oder Bereiche für den Bewohnertreff als wertvolle soziale und funktionale Infrastruktur gelten, die ein Vorhaben oder ein Gebiet stark aufwerten.

Identität

Der Stadtraum wird nach den Prinzipien des Stadtplaners Kevin Lynch (Das Bild der Stadt, 1960) durch folgende Elemente wahrgenommen: Wege, Brennpunkte (Plätze), Wahrzeichen, Grenzlinien und Bereiche, die sich besonders einprägen. Sie werden als ortstypisch bezeichnet und vermitteln Identität. Als Beispiel dienen gleichlange Fußwegestrecken, die entweder als angenehm empfunden und stark frequentiert, während andere negativ besetzt und gemieden werden. Die Aufenthaltsqualität bzw. das subjektive Empfinden im Raum wird schlussendlich aus der Summe der zuvor beschriebenen städtebaulichen Qualitäten bestimmt. Dies ist vor allem ein baulicher Maßstab im ausgewogenen Verhältnis, harmonische Abfolgen in der Gestaltung, qualitative Ausstattungsmerkmale und geringe negative Umwelteinflüsse. Ebenso können auch nicht messbare Faktoren, wie geschichtliche Erzählungen oder sogar der Name, Einfluss nehmen.

Bei bestimmten Vorhaben oder in Gebieten mit „geringer" Identität können bewusst einprägsame Elemente gesetzt werden. Torsituationen an Stadteinfahrten oder markante bauliche Dominanten an wichtigen Kreuzungspunkten dienen überwiegend der Orientierung. Unter „Leuchtturmprojekten" sind städtebauliche Akzente zu verstehen, die einen erhöhten Bekanntheitsgrad erlagen sollen. Es sind aber auch kleinere Elemente (Brunnen, Skulpturen, Fassadendetails, Platzsituationen, Einzelbäume etc.), die zur lokalen Identität betragen können.

Leitgedanken für die Innenstadt

Die einzigartige, charakteristische Bestandsbebauung aus den verschiedenen Bauzeitaltern prägt die Straßen- und Platzräume der Innenstadt. Sie bildet den Maßstab für das Einfügen neuer Bauvorhaben. Die wesentlichen Gebäudeelemente sind einheitlich auf den Bestand abzustimmen. Das vorherrschende Raster spiegelt sich in den Fassadenstrukturen und Geschoßgliederungen horizontal und vertikal wider. Traufhöhen und Dachneigungen reagieren auf das harmonische Wechselspiel, ohne die Dachlandschaft zu stören. Dachgeschoßausbauten, Dachöffnungen und Aufstockungen sind zurückhaltend in Art und Größe an die Umgebung anzupassen. Das Sockelgeschoß ist robust und hochwertig materialisiert; der Eingang orientiert sich zur Straße. Großzügige Fensteröffnungen, Türen und vermittelnde Elemente, wie Vordächer oder Sonnenschutzsysteme, stärken den Bezug zwischen Innen- und Außenraum.

Fremdartige Fassadenelemente (Milchglas-Absturzsicherungen, auskragende Balkone, stehende Fenster, grelle Farben usw.) sind nicht Teil der historischen Innenstadt.

Durch die Verwendung traditioneller Materialien („Kreuzberglschiefer/Chloritschiefer", „Pörtschacher Marmor") kann der Bezug zur historischen Innenstadt bewusst eingesetzt werden. Im Sinne der Aufwertung sanierungsbedürftiger Substanz und der Beseitigung von Fehlentwicklungen („Stadtreparatur") ist eine Neuinterpretation für Bauten in der Innenstadt anzustreben, z. B. in Anlehnung an die nicht vollendete Bebauung der Renaissancestadt bzw. der im Krieg zerstörten Substanz (ohne historisierende Verklärung).

Ziel ist es, die Innenstadt nachhaltig und funktional für die Bedürfnisse der Bewohner und Besucher, unter Beibehaltung der historischen und baukulturellen Werte, weiterzuentwickeln.





Hans-Sachs-Straße - Parkplatzüberbauung
Architektur: Lendarchitektur ZT GmbH
(Eigene Aufnahme)

Beispiele



Grete-Bittner-Straße - geförderter Wohnbau
Architektur: Eva Rubin
(Fotografie von Christian Brandstätter)



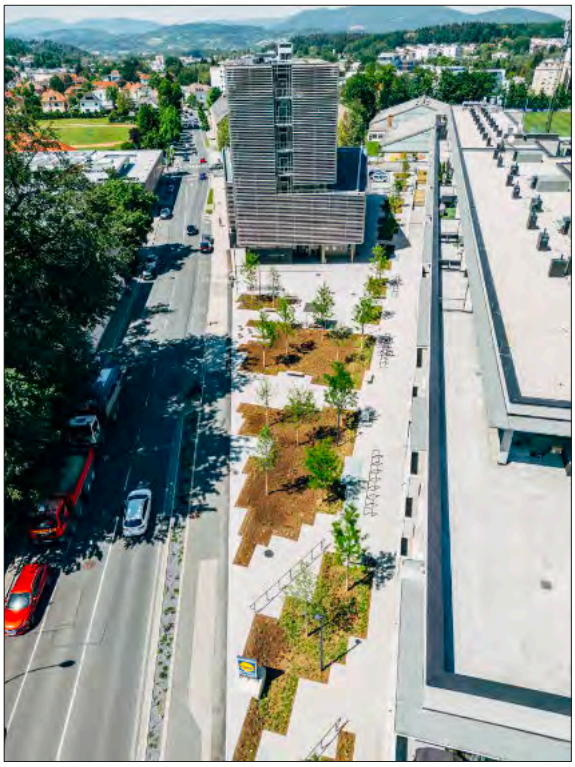
Grete-Bittner-Straße - Innenhofgestaltung
Architektur: Eva Rubin
(Fotografie von Christian Brandstätter)



Mießtaler Straße/Arnulfplatz - städtebauliche Dominante
Hochhausscheiben der Verwaltung fassen den Raum („Forum“)
(Eigene Aufnahme)



Adolf-Kolping-Gasse - heterogene Bebauung
unterschiedliche Bauzeitalter und Fassadengestaltung
(Eigene Aufnahme)



Feldkirchner Straße - Gestaltung des öffentlichen Raumes
Freiraumplanung: Winkler Landschaftsarchitektur
(Fotografie von Gert Perauer)



Villacher Straße - Identität durch urbane Kunst
Streetart
(Eigene Aufnahme)





KLAGENFURT
AM WÖRTHERSEE

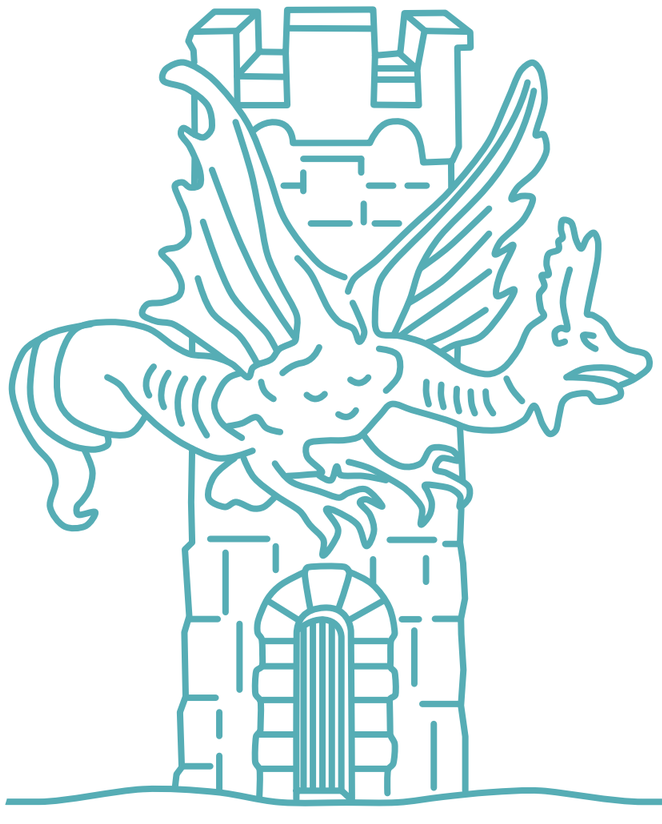
STEK 26

Stadtentwicklungskonzept 2026

Grundlage für die planmäßige Gestaltung und Entwicklung des gesamten Gemeindegebietes der Landeshauptstadt Klagenfurt am Wörthersee

Gemeindekennzahl: 20101

Planmappe



Anlage 2 - Funktionale Gliederung
Anlage 3 - Entwicklungsplan

BEILAGE
Themenkarten Modul Energieraumordnung und Klimaschutz

Gemeinderatsbeschluss: 13.10.2026
Mag. Zl.: PL-34/495/2026

STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2026 ANLAGE 2 – FUNKTIONALE GLIEDERUNG

LANDESHAUPTSTADT KLAGENFURT AM WÖRTHERSEE

RPK ZT-GmbH
RaumPlanung RaumKultur

Maßstab 1 : 60.000

0 500 1000 2000 3000 Meter

N

Kleinbuch
Ponfeld
Emmersdorf
Wölfnitz
Tessendorf
Lendorf
Josef-Sablatnig-Straße
Gottesbichl
Mageregg
Klagenfurt Zentrum
Hörtendorf
Klagenfurt Ost
Klagenfurt West
Südring
Viktring
Neudorf

Vorrangstandort – Hauptort/Zentrum mit zentralörtlicher Funktion

Vorrangstandort – Ortschaft/Subzentrum mit zentralörtlicher Teilfunktion

Vorrangstandort – Ortschaft mit Entwicklungsfähigkeit/Ergänzungsstandort Hauptort (Wohnfunktion)

Vorrangstandort – Gewerbliche Funktion

Vorrangstandort – Sport- und Erholungsfunktion

Vorrangstandort – Sonderfunktion

Bedingte Entwicklungsfähigkeit – Wohnfunktion

Bedingte Entwicklungsfähigkeit – Gewerblich-industrielle Funktion

Bedingte Entwicklungsfähigkeit – Gewerbliche Funktion

1 **Sonderstandort** Flughafen (Flughafen-Nutzungen)

2 **Sonderstandort** Ziegeleistraße (Abfallwirtschaft)

3 **Sonderstandort** Farchern (Rohstoffe)

4 **Sonderstandort** Kläranlage

Gemeindegrenze

Naturräumliche Vorranggebiete

Bahn

Hochrangiges Straßennetz (Autobahn)

STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2026 ANLAGE 3 – ENTWICKLUNGSPLAN

LANDESHAUPTSTADT KLAGENFURT AM WÖRTHERSEE

Funktionen

Bestand | Geplante Änderung | Entwicklungs-richtung

- Dörfliche Mischfunktion (Dorfgebiet)
- Wohnfunktion (Wohngebiet)
- Tourismusfunktion (Kurgebiet)
- Zentralörtliche Funktion (Geschäftsgebiet)
- Gewerbliche Funktion (Gewerbegebiet)
- Gewerblich-industrielle Funktion (Industriegebiet)
- Sport- und Erholungsfunktion spezifische Grünraumfunktion
- Sonderfunktion (Sondergebiete)
- Abbaubereich Rohstoffe

Siedlungsgrenzen

- Siedlungsgrenze
  Die geringfügige Überschreitung ist je nach örtlicher Situation und bei unmittelbarem Bedarf für Um- und Zubauten von Bestandsgebäuden sowie für die Errichtung von Nebenanlagen zulässig.
- Siedlungsschwerpunkt
  Schematische Abgrenzung

Frei- und Grünraum

- Grünverbindung - Freihaltezone - lokale/regionale siedlungstrennende und raumgliedernde Funktion
  (keine Bebauung)
- Geländestufe, Steilhang*
  (keine Bebauung)
- Immissionsschutzstreifen*
  (keine Bebauung)

Verwaltungsgrenzen

- Gemeindegrenze
- Katastralgemeindegrenze

Weitere Planungsziele

- Siedlungssplitter
  Geringfügige Widmungserweiterungen sind nur für Qualitätsverbesserungen und Bestandsberichtigungen sowie für die Errichtung untergeordneter Nebengebäude oder Nebenfunktionen unter Ausschuss von Wohnnutzungen zulässig
- Hofstelle
  (Eingliederung in das Dorfgebiet)
- R – Rückwidmung
- BK/BP – Parzellierungs- Erschließungskonzept, Gestaltungsplan oder Teilbebauungsplan
- M – Masterplan / Städtebauliches Konzept
- MW – Eignungsstandort mehrgeschossiger Wohnbau / genossenschaftlicher Wohnbau
- A – Festlegung eines Aufschließungsgebietes
- OZ – Schaffung oder Gestaltung eines Ortszentrums
- F – Fehlentwicklung
- AEG – Nutzung im Rahmen alternativer (= erneuerbarer) Energiegewinnung
- Ersichtlichmachung gemäß §44 Abs. 1 K-ROG 2021 („Objekt im Grünland")

Abkürzungsverzeichnis

AL	Abfallagerstätte
AP	Appartementhaus
ARA	Kläranlage
Bad	Bad
BBH	Boots- Badehaus
BDEP	Bauschuttdeponie - Bauschuttaufbereitung, Asphaltbrechanlage
BFS	Bad- Freizeit- Sport
BG	Botanischer Garten
BPL	Bogenschießstätte
BS	Baumschule
B-RUD	Bad-Ruderverein
B-SEG	Bad-Segelbootshafen
B-WA	Bad / Wellness-Anlage
CA	Carport
ESB	(Eis)- Stocksport/bahn
F	Feuerwehrrüsthaus
FS	Landesfeuerwehrschule
FZE	Freizeiteinrichtungen
FZW	Freizeitwohnsitz
GA	Garten
GAR	Garage
GÄ	Gärtnerei
GDK	Gasdampfkraftwerk
GO	Golfplatz
GSZ	Grüngürtelschutzzone
GW EM	gewerbliche Emissionsschutzbauten
HAL	Heimanlage
HPL	Hundeabrichteplatz
HPLH	Hundeabrichteplatz (mit Hochbauten)
HS	Hauptschule
HW	Heizwerk
ISB	Immissionsschutzbauten
IT	Landwirtschaftlicher Betrieb mit Intensivtierhaltung
JUA	Justizanstalt
KA	Krankenanstalt
KG	Kindergarten
KI	Kirche
KIA	Kirchenanlage
KS	Kaserne
KSP	Kinderspielplatz
KSWZ	Zentrumsbild.,Einr f.Kultur,soz.Zwecke
KW	Kraftwerk
K-UPG	nicht für UVP-Vorhaben gemäß K-UPG
KG-WH	Kindergarten-Waldhütte
LGB	Lagergebäude
LPL	Lagerplatz
LW	Liegewiese
MG	Messegelände
MOP	Modellsportplatz
MS	Mittelschule
NBA	Naturbestattungsanlage
NG	Nebengebäude
PA	Park
PH	Parkhaus
PVA	Photovoltaikanlage
RD	Rotes Kreuz und Rettungsdienst
RS	Reitsport-, Pferdesportanlage
SB	Seveso Betrieb
SCHG	Schrebergarten
SCHZ	Schulzentrum
SG	Schottergrube
SP	Sportanlage allgemein
SPA	Spielpark
SPFA	Sport- u. Veranstaltungsgelände
SPL	Sprengstofflager
STB	Steinbruch
SWC	Softwarecenter
TAS	Tierasyl/Tierheim
TE	Tennisplatz
TFH	Tierfriedhof
UNI	Universität
UNIF	UNI-Folgeeinrichtung
UW	Umspannwerk
VAZ/MSTZ	Veranstaltungszentrum/Multifunktionales Stadion mit Zusatzeinrichtungen
VS	Volksschule
VS-KG	Volksschule mit Kindergarten

Naturräumliche und sonstige Einschränkungen

- Rote Gefahrenzone (Wildbach, Fluss)
- Gelbe Gefahrenzone (Wildbach, Fluss)
- Blauer Vorbehaltsbereich, brauner/violetter Hinweisbereich
- Überschwemmungsgebiet (Hochwasseranschlaglinie HQ100)
- Wasserschongebiet-Kernzone*
- Wasserschutzgebiet
  B = Brunnen, Q = Quelle
- Schutzgebiet*
  NSG = Naturschutzgebiet
  LSG = Landschaftsschutzgebiet
  ESG = Europaschutzgebiet
  ND = Naturdenkmal
- Biotop
  gemäß Biotopkartierung
- Archäologisches Fundgebiet
- Sicherheitszone (Flugplatz), Funkstation Baubeschränkungsbereich
- Altlast

Verkehrsinfrastruktur

- Flugplatz
- BHF – Bahnhof
- Hauptbahn Bestand*
- Autobahn Bestand
- Autobahn Tunnel
- Landesstraße L/B Bestand*
- Landesstraße L/B Planung
- Radweg Bestand
- Örtliches Wegenetz Planung
- Fußweg Planung

Bestandsinformation

- Hofstelle
- Hofstelle mit gewerblich industrieller Funktion
- Schloss
- Kirche
- Friedhof
- Campingplatz
- Schießstätte
- Fließgewässer

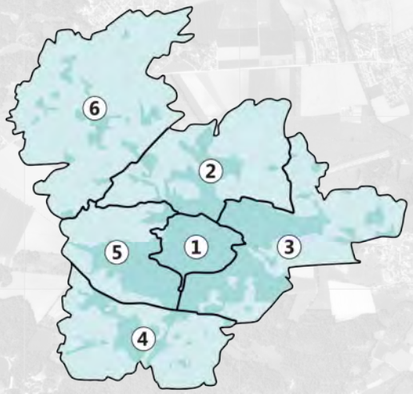
Technische Infrastruktur

- Hochspannungsfreileitung
  mit Gefährdungsbereich lt. K-EG
- Erdgasleitung
  (TAG, KNG)

Blattschnittübersicht



*sofern Siedlungsbereiche nach außen keine Siedlungsgrenzen aufweisen, gilt das jeweilige Planzeichen als festgelegte Siedlungsgrenze



Planungsraum Innenstadt ①

② Urbane Potenziale

Umstrukturierung/Entwicklung neuer innerstädtischer Quartiere. Funktionale und räumliche Verknüpfung mit der Innenstadt. Schaffung urbaner Mischnutzungen und städtischer baulicher Dichten. Die Erstellung eines Masterplans bzw. städtebaulichen Konzeptes unter Einbeziehung der weiteren Umgebung wird empfohlen.

③ Kapuzinerkloster:

Widmungsabtausch bzw. Widmungskorrektur für das studentische Wohnprojekt Kapuzinerkloster.

④ Bahnhofsviertel:

Das Umfeld des Hauptbahnhofes unterliegt einem Umstrukturierungsprozess. Im Rahmen einer Quartiersentwicklung wird die Erarbeitung eines städtebaulichen Gesamtkonzeptes empfohlen. Insbesondere für den Bereich des Busbahnhofes sind Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raumes, insbesondere zur Flächenentsiegelung, zu treffen.

Planungsraum Nordost ②

① Allgemein - Baulandabgrenzung

Anpassung/Berichtigung der Baulandabgrenzung entsprechend der örtlichen Situation (Gelände, Wald-/Gewässerrand, Grundstückszuschnitt u.ä.).

⑤ Flughafen

Im Falle der Überführung von nicht-betriebsnotwendigen Flughafenflächen in die Gemeindekompetenz sind die zu überführenden Flächen vorerst nach den Nutzungsbestimmungen der Widmungskategorie Grünland - für Land- und Forstwirtschaft bestimmte Flächen zu werten. Für anderwertige Nutzungsabsichten wird empfohlen, für das jeweilige Potenzial ein Strukturkonzept/Masterplan zu erarbeiten. Darin sind die angedachten Funktionen und deren Vereinbarkeit sowohl mit dem Flughafenbetrieb als auch mit der angrenzenden Nachbarschaft darzustellen.

⑥ Flughafen Süd/Pischeldorfer Straße

Für den Bereich ist eine Nutzungsentflechtung bzw. raumverträgliche Zonierung in der Abfolge von industriell-gewerblicher Nutzung zur Wohnnutzung anstreben.

⑦ Flughafen - Potenzialfläche Nord

Bedingtes Entwicklungspotenzial unter Berücksichtigung der Lärmsituation entlang der Flughafenstraße und Josef-Sablatnig-Straße. Entwicklung als Wohnbauland abhängig von der Lärmbelastung. Als Immissionsschutz und Pufferfunktion ist eine zonenweise Nutzung mit gewerblich-geschäftlicher Zone hin zum Flughafenareal angedacht.

⑧ Rotkreuz-Zentrale

Geringfügige Baulanderweiterung für die Sanierung und Adaptierung der Rotkreuz-Zentrale.

⑨ Feschnig

Die bauliche Entwicklung erfolgt unter Berücksichtigung der Ziele und Maßnahmen des erarbeiteten Konzeptes zur Grün- und Freiraumvernetzung Feschnig vom Landschaftsplanungsbüro Berchtold land.plan vom 22.08.2024. Mögliche Nutzungskonflikte zwischen Gewerbe und Wohnen sind zu berücksichtigen.

⑩ Westlich Laudonkaserne

Arrondierung des Wohnbaulandes westlich der Laudonkaserne in Abhängigkeit der Nutzung des Kasernenareals. Zur Vermeidung von Nutzungskonflikten allfälliges Widmungsverfahren nur als integriertes Flächenwidmungs- und Bebauungsplanungsverfahren unter Einschluss konkreter Immissionsschutzmaßnahmen (Lärm und Erschütterungen).

⑪ Waltendorf

Inanspruchnahme der Arrondierungsfläche für die Wohnfunktion nur bei Entfall der Nutzungskonflikte zum landwirtschaftlichen Betrieb.

Planungsraum Ost ③

① Allgemein - Baulandabgrenzung

Anpassung/Berichtigung der Baulandabgrenzung entsprechend der örtlichen Situation (Gelände, Wald-/Gewässerrand, Grundstückszuschnitt u.ä.).

⑫ Waldinseln

Erhalt und Schutz der innerörtlichen Wald- und Freiflächen. Im Bedarfsfall öffentliche Nutzung für die Erholungsfunktion.

⑬ Flughafen-Flugschneise

Der Bereich ist für gewerbliche Funktion vorgesehen. Einzelhandel und wohnähnliche Nutzungen (z. B. Hotel) sind auszuschließen. Nutzungen und Bauführungen in der Flughafen-Sicherheitszone sind nur in Abklärung mit der Obersten Zivilluftfahrtbehörde zulässig. Auf Beschränkungen der Bauhöhe, Maßnahmen gegen Blendwirkung u.ä. wird hingewiesen.

⑭ Ziegeleistraße

Standort für die Sonderfunktion: Recycling, Abfall- und Energiewirtschaft. Die Entwicklung beschränkt sich auf den Bestand. Sämtliche Bauvorhaben sind mit den Schutzbestimmungen der unmittelbar angrenzenden naturschutzrechtlich relevanten Flächen abzuklären.

⑮ Stadteinfahrt Ost

Die Entwicklung mit gewerblich-geschäftlicher Funktion erfolgt erst nach Abklärung der Erschließungssituation nach geplantem Umbau des Knotens B70/B92 (Ostspange). In den Sichtachsen der repräsentativen Stadteinfahrt sind Bauvorhaben auf entsprechende städtebauliche Aspekte abzustimmen (Architektur, punktuelle Höhenentwicklung, hoher Gestaltungsanspruch an Außenanlagen). Die Erstellung eines Masterplanes wird empfohlen.

⑯ Landschaftspark "ProPark"

Aufwertung des Naturraumes zwischen Südring bis zur östlichen Stadtgrenze mit Verbindungswirkung vom Hauptsiedlungskörper bis zum Naturraum Gurk-Fluss, Auwälder.

Erhalt der Waldinseln und ökologisch sensibler Flächen einschließlich Grünraumvernetzung. Die Erarbeitung eine Landschaftsplanes wird empfohlen.

Eignungsstandort für grünlandspezifische Nutzungen der Sport-, Freizeit- und Naherholungsfunktion an ausgewählten Stellen. Schaffung eines durchgängigen Fuß- und Radwege-Netzes. Es wird auf die Stadt-Umland Strategie Klagenfurt-Ost - Ebenthal verwiesen (interkommunle Kooperation).

⑰ KIZ Ost Erweiterung

Erweiterungspotenzial für die gewerblich-industrielle Funktion. Für die schrittweise Aufschließung und Entwicklung wurde bereits ein Masterplan erstellt. Die konkrete Entwicklung erfolgt bei nachweislichen Bedarf und Verfügbarkeit von Grundflächen. Es wird eine qualifizierte Standortentwicklung angestrebt: Ansiedlung von arbeitsplatzintensiven Betrieben, Ausnutzung und Bereitstellung infrastruktureller Ausstattung (Energie), Verknüpfung mit dem angrenzenden Landschaftspark "ProPark", möglicher Standort für eine neue Bahnhaltestelle u.ä. Es wird auf die Stadt-Umland Strategie Klagenfurt-Ost - Ebenthal verwiesen.

⑱ Klagenfurt-Ost Sonderstandort "Gasdampfkraftwerk"

Die Sonderfunktion ist durch die Funktionen Landwirtschaft und Ernährung zu erweitern (Agrar-Cluster). Im Anlassfall wird die Erstellung eines Masterplanes empfohlen. Die Zielsetzungen sind mit jenen der Positionsnummern 16 und 17 abzugleichen. Es wird auf die Stadt-Umland Strategie Klagenfurt-Ost - Ebenthal verwiesen (interkommunle Kooperation).

19 Glan

Siedlungserweiterungen innerhalb von Gefährdungsbereichen durch Hochwasser (Rote Zone) sind ausgeschlossen. Grünlandwidmungen sind nur durch Ausschluss jeglicher Schadenspotenziale möglich.

20 Kläranlage

Entwicklungspotenzial für Entsorgungseinrichtungen. Abstimmung mit dem Naturschutz (Biotopflächen).

Planungsraum Süd ④

1 Allgemein - Baulandabgrenzung

Anpassung/Berichtigung der Baulandabgrenzung entsprechend der örtlichen Situation (Gelände, Wald-/Gewässerrand, Grundstückszuschnitt u.ä.).

21 Südring - Glanfurt

Die Flächen um den Südring und Glanfurt/Sattnitz außerhalb der Siedlungsgebiete sind freizuhalten. Ziel ist die Sicherung der Funktion als Hochwasserabflussbereich und Retentionsraum, Erhaltung der freien Landschaft mit hohem Naherholungspotenzial sowie die Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes.

22 Glanfurt und einmündende Gewässerläufe

Freihaltebereich für das Hochwasserschutzprojekt Glanfurt. Gewässerstrukturierung, Änderung der Gewässermorphologie, Renaturierungsmaßnahmen sowie Maßnahmen für freiraumbezogene Erholungsnutzungen (gewässergebundener Grüngürtel Glan-Glanfurt).

23 Campingplatz Viktring - Südufer Straße

Evaluierung der geltenden Flächenwidmung (Grünland - Campingplatz) durch Nähe zum Natur- und Landschaftsschutzgebiet. Gefährdung durch Hochwasser. Zustimmung der Wasserwirtschaft erforderlich.

24 Viktring-Goritschitzen

Der Bereich nördlich der Ferdinand-Wedenig-Straße ist für grünlandspezifische Nutzungen, wie Schrebergärten, geeignet. Die angrenzenden Biotopflächen sind zu erhalten.

25 Hochspannungsfreileitungen

Innerhalb der Gefährdungsbereiche von Hochspannungsfreileitungen ist grundsätzlich die Wohnfunktion auszuschließen. Ausnahmen für den Bestand sind mit dem Leitungsträger abzuklären. Auf Ebene der Flächenwidmung wird für Bestandswidmungen die Rücknahme oder die Anpassung der Widmungskategorie (Grünlandfestlegung) empfohlen.

26 Viktring-Stein

Das Flächenpotenzial ist für die Freizeit- und Erholungsfunktion bzw. als Veranstaltungsgelände vorbehalten.

Planungsraum West ⑤

12 Waldinseln

Erhalt und Schutz der innerörtlichen Wald- und Freiflächen. Im Bedarfsfall öffentliche Nutzung für die Erholungsfunktion.

21 Südring - Glanfurt

Die Flächen um den Südring und Glanfurt/Sattnitz außerhalb der Siedlungsgebiete sind freizuhalten. Ziel ist die Sicherung der Funktion als Hochwasserabflussbereich und Retentionsraum, Erhaltung der freien Landschaft mit hohem Naherholungspotenzial sowie die Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes.

27 Gemeindezentrum Waidmannsdorf

Erhaltung des Spiel- und Sportplatzes.

28 St. Martin

Widmungsanpassung an die Bestandsbebauung bzw. kleinräumige Baulandschaffung im unmittelbaren Anschluss an den Baulandbestand ausschließlich für den Eigenbedarf. Auf die Gefährdung durch Oberflächenwässer wird hingewiesen.

29 Westliche Stadteinfahrt B70c

Die Flächen nördlich der B70c sind für eine verdichtete Wohnbebauung nur bei Nachweis des Lärmschutzes geeignet. Die Anpassung der Verkehrsfläche der B70c an ein stadtverträgliches Straßenprofil ist anzustreben.

30 Anschlussstelle Klagenfurt-Wörthersee

Die Flächenpotenziale südlich der Autobahnanschlussstelle Klagenfurt-Wörthersee sind für überörtlich bedeutsame Einrichtungen vorbehalten, vorzugsweise mit Schwerpunkt Freizeit/Kultur/Wissenschaft. Bauvorhaben haben städtebaulich und architektonisch auf die repräsentative Stadteinfahrt einzugehen. Die Erstellung eines Masterplanes wird empfohlen.

31 Schloss Freyenthurn

Die Baulandreserve darf nur für Vorhaben, die im übergeordneten öffentlichen Interesse stehen und mit den Zielsetzungen des Landschaftsschutzgebietes in Einklang zu bringen sind, konsumiert werden. Auf die Belange der angrenzenden naturschutzrelevanten Flächen (Biotope) und der denkmalgeschützten Schlossanlage ist im Verwertungsfall im besonderen Bedacht zu nehmen.

32 Klein Freyenthurn, Zufahrt Strandbad

Die Flächen sind für die notwendige Wasserinfrastruktur vorbehalten. Empfohlen wird eine Widmungskategorieänderung bzw. Widmungsanpassung zugunsten der Sonderfunktion (z. B. Sondergebiet - Infrastruktureinrichtung). Zur verkehrlichen Erschließung des Areals wird die Neuorganistation des Knotens Villacherstraße-Zufahrt Strandbad/Metnitzstrand vorgesehen.

33 Lakeside Park

Erweiterungspotenzial für überregional bedeutenden Standort für Bildung, Technologie, Forschung und Entwicklung. Berücksichtigung naturschutzrelevanter Flächen, insbesondere im Übergang zum angrenzenden Natura-2000-Gebiet.

34 Fuß- und Radwegenetz

Verbindung und Vernetzung der Freizeit- und Erholungseinrichtungen in der Wörthersee Ostbucht mit Sportanlagen am Südring.

Planungsraum Nordwest ⑥

1 Allgemein - Baulandabgrenzung

Anpassung/Berichtigung der Baulandabgrenzung entsprechend der örtlichen Situation (Gelände, Wald-/Gewässerrand, Grundstückszuschnitt u.ä.).

35 Kasernenstandorte

Wohnnutzungen innerhalb und im unmittelbaren Umfeld von Kasernen sind nur bei Ausschluss von Nutzungskonflikten möglich, d.h. keine Intensivierung sensibler Nutzungen (Wohnen). Maßnahmen nur zur Bestandserhaltung oder Qualitätsverbesserung.

36 Emmersdorf

Nebenzentrum Emmersdorf. Entwicklungsstandort für verdichtete Wohnformen, vorzugsweise im leistbaren, bedarfsgerechten Segment. Konzentration zentralörtlicher Funktionen im Bereich der Drautalstraße. Im Falle der Verwertung von 80 % des Siedlungspotenzials westlich der Drautalstraße, ist eine Erweiterung östlich möglich. Im Zuge der Konzepterstellung ist im Besonderen auf die Oberflächenwässer (Rückhaltebecken) Bedacht zu nehmen.

37 Emmersdorf - Brunnenschutzgebiet:

Die bauliche Verwertung erfolgt erst nach Erlöschung des Brunnenschutzgebietes.

38 Pitzelstätten - Staubitzhof

Baulandausweisung nur bei Vorliegen eines konkreten Projektes. Erstellung eines Erschließungskonzeptes, Bebauungsplan oder Bebauungskonzept.

39 Gestüt Hallegg

Widmungsgemäße Aufnahme und Anpassung der baulichen Anlagen (Reitsportanlage).

40 Leiten - Hoftstelle / Weingut Lexer

Touristische Nutzung im Rahmen der landwirtschaftlichen Hofstelle möglich. Bedingtes touristisches Entwicklungspotenzial.

41 Kleinbuch

Eine Neubewertung erfolgt erst nach baulicher Verwertung sämtlicher Baulandreserven im westlich angrenzendem Siedlungspotential.

STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2026 ANLAGE 3 – ENTWICKLUNGSPLAN

LANDESHAUPTSTADT KLAGENFURT AM WÖRTHERSEE

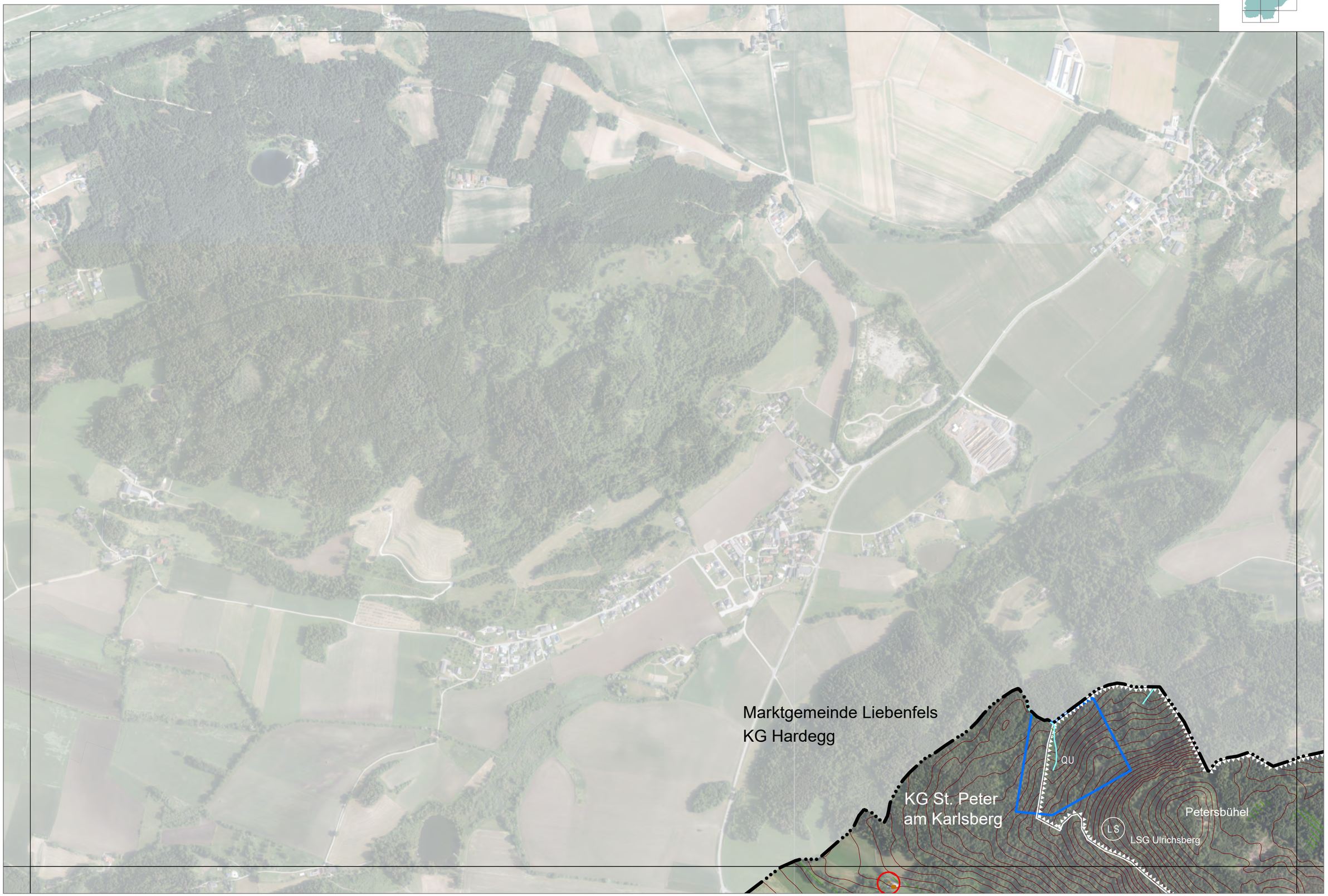
RPK ZT-GmbH
RaumPlanung RaumKultur

Maßstab 1 : 10.000

0 50 100 200 300 400 500 Meter

N

A2



STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2026 ANLAGE 3 – ENTWICKLUNGSPLAN

LANDESHAUPTSTADT KLAGENFURT AM WÖRTHERSEE

RPK ZT-GmbH
RaumPlanung RaumKultur

Maßstab 1 : 10.000

0 50 100 200 300 400 500 Meter

N

A3



STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2026 ANLAGE 3 – ENTWICKLUNGSPLAN

LANDESHAUPTSTADT KLAGENFURT AM WÖRTHERSEE

RPK ZT-GmbH
RaumPlanung RaumKultur

Maßstab 1 : 10.000

0 50 100 200 300 400 500 Meter

N

B1



STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2026 ANLAGE 3 – ENTWICKLUNGSPLAN

LANDESHAUPTSTADT KLAGENFURT AM WÖRTHERSEE

RPK ZT-GmbH Raumplanung Raumkultur

Maßstab 1 : 10.000

0 50 100 200 300 400 500 Meter

N

B2

Marktgemeinde Liebenfels
KG Hardegg
Zmulnberg
KRASNIG
KG Grossbuch
MOOS
GAR
QU
GROSSBUCH
Großbuch Teich
QU
QU
KG Kleinbuch
Lorber
41
KLEINBUCH
GA
L70
Wugach
Jakob
WEISSENBACH
GA
GA
GA
R
Maurer
Trost
Prießnegger
Durinteich
Weißenbach
L69
ST. PETER AM BICHL
1
Bürger
R
R
SP
1
KG St. Peter am Karlsberg
LS
LSG Ulrichsberg
QU
KNG Erdgas
Lippitz
Karnburger Bach
Neubauer
KG St. Peter bei Tentschach
Zuckerhofer
QU
F
Brenner
KG Tentschach
Tentschacher Berg
TENTSCHACH
Schloss Tentschach
Würth
R
Haidacher
Gabriaunig
Kolle
Nagra
Franzl
KG Nagra

STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2026 ANLAGE 3 – ENTWICKLUNGSPLAN

LANDESHAUPTSTADT KLAGENFURT AM WÖRTHERSEE

RPK ZT-GmbH Raumplanung Raumkultur

Maßstab 1 : 10.000

0 50 100 200 300 400 500 Meter

N

B3

Ulrichsberg

Ulrichsberger Alm

KG St. Peter am Karlsberg

Stadtgemeinde St. Veit an der Glan

KG Galling

QU

QU

QU

LS LSG Ulrichsberg

LEITEN

40

Marktgemeinde Maria Saal

KG Karnburg

WINKLERN

Putze

KG Nagra

STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2026 ANLAGE 3 – ENTWICKLUNGSPLAN

LANDESHAUPTSTADT KLAGENFURT AM WÖRTHERSEE

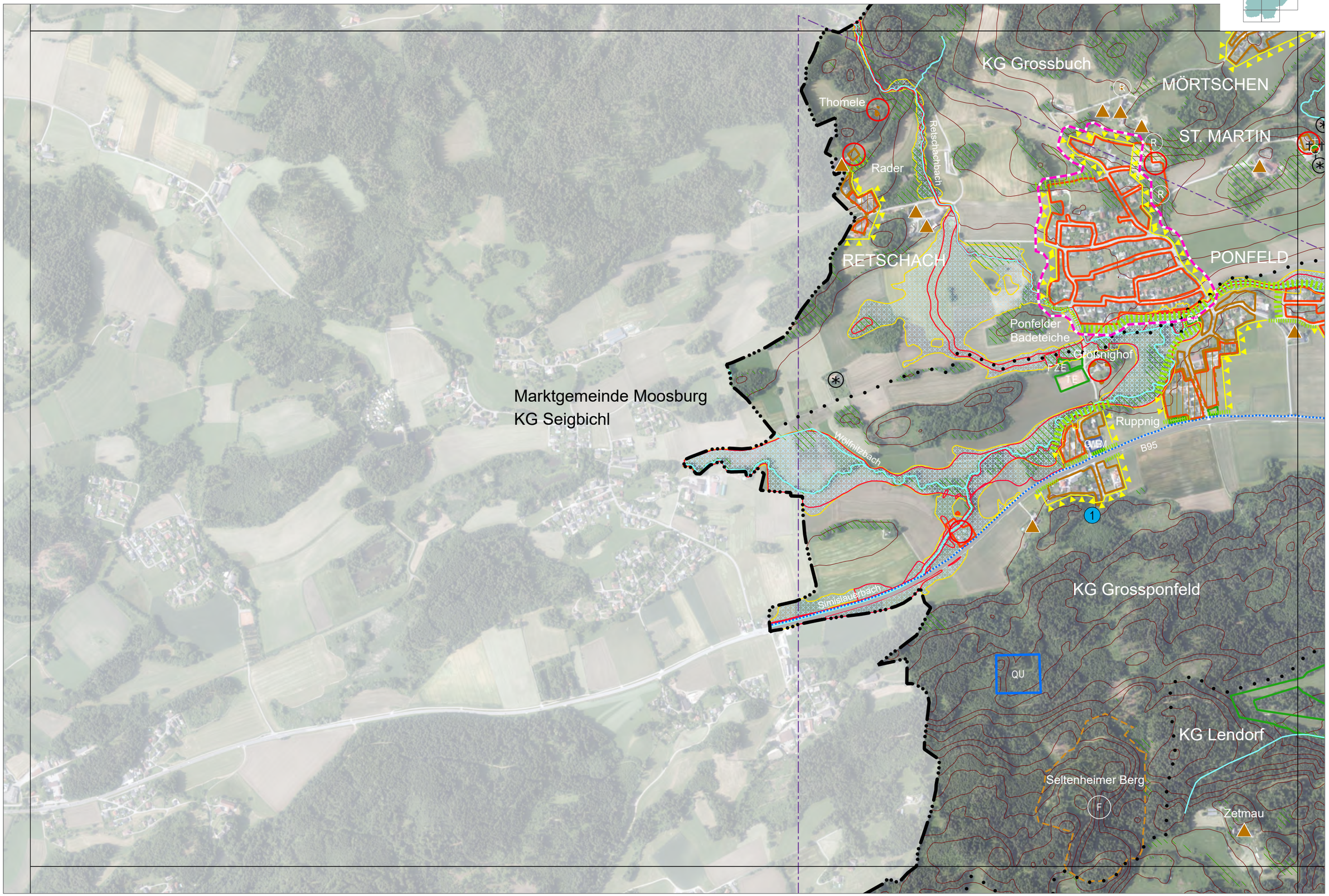
RPK ZT-GmbH Raumplanung Raumkultur

Maßstab 1 : 10.000

0 50 100 200 300 400 500 Meter

N

C1



STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2026 ANLAGE 3 – ENTWICKLUNGSPLAN

LANDESHAUPTSTADT KLAGENFURT AM WÖRTHERSEE

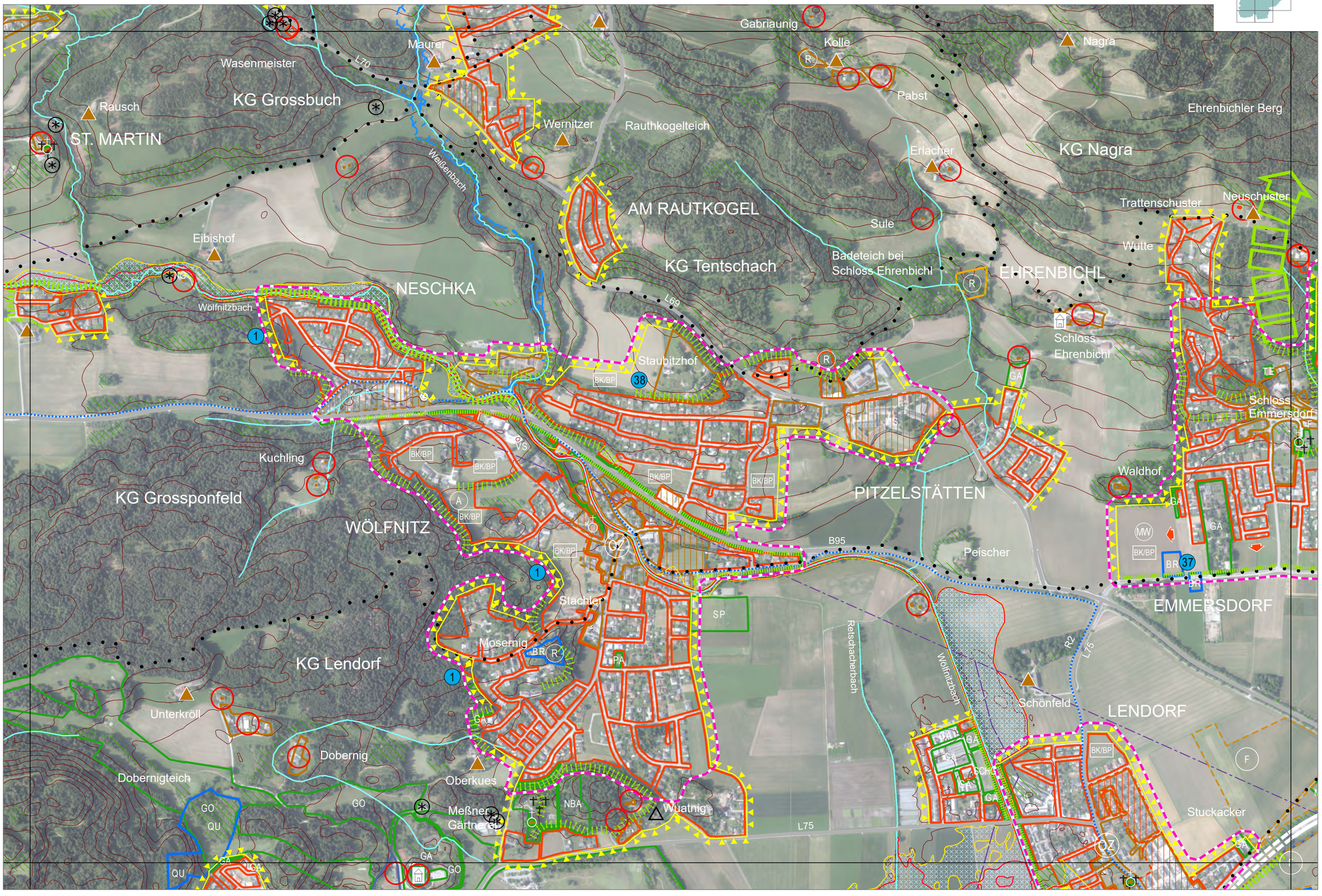
RPK ZT-GmbH Raumplanung Raumkultur

Maßstab 1 : 10.000

0 50 100 200 300 400 500 Meter

N

C2



STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2026 ANLAGE 3 – ENTWICKLUNGSPLAN

LANDESHAUPTSTADT KLAGENFURT AM WÖRTHERSEE

RPK ZT-GmbH Raumplanung Raumkultur

Maßstab 1 : 10.000

0 50 100 200 300 400 500 Meter

N

C3

KG Nagra

KG Nagra

Rautnig

Marktgemeinde Maria Saal
KG Karnburg

Marktgemeinde Maria Saal
KG Maria Saal

Emmersdorfer Berg

EMMERSDORF

POPPICHL

PA

36

MW

BK/BP

KG Grossponfeld

Marktgemeinde Maria Saal
KG Kading

KG Ehrental

Kommeter

Walddorferbach

KG Lendorf

KG Walterndorf

GA

R7

S37

TESSENDORF

Galgenbühel

L76

KG Marolla

B95

Mühlkogel

GA

SCHG

GA

10

BK/BP

Lauddn Kaserne

KS

F

MOP

SCHG

A2

LS

LSG Ehrentalerberg

35

ÖBB Klagenfurt – Sk.k.Bl.

I T

GA

STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2026 ANLAGE 3 – ENTWICKLUNGSPLAN

LANDESHAUPTSTADT KLAGENFURT AM WÖRTHERSEE

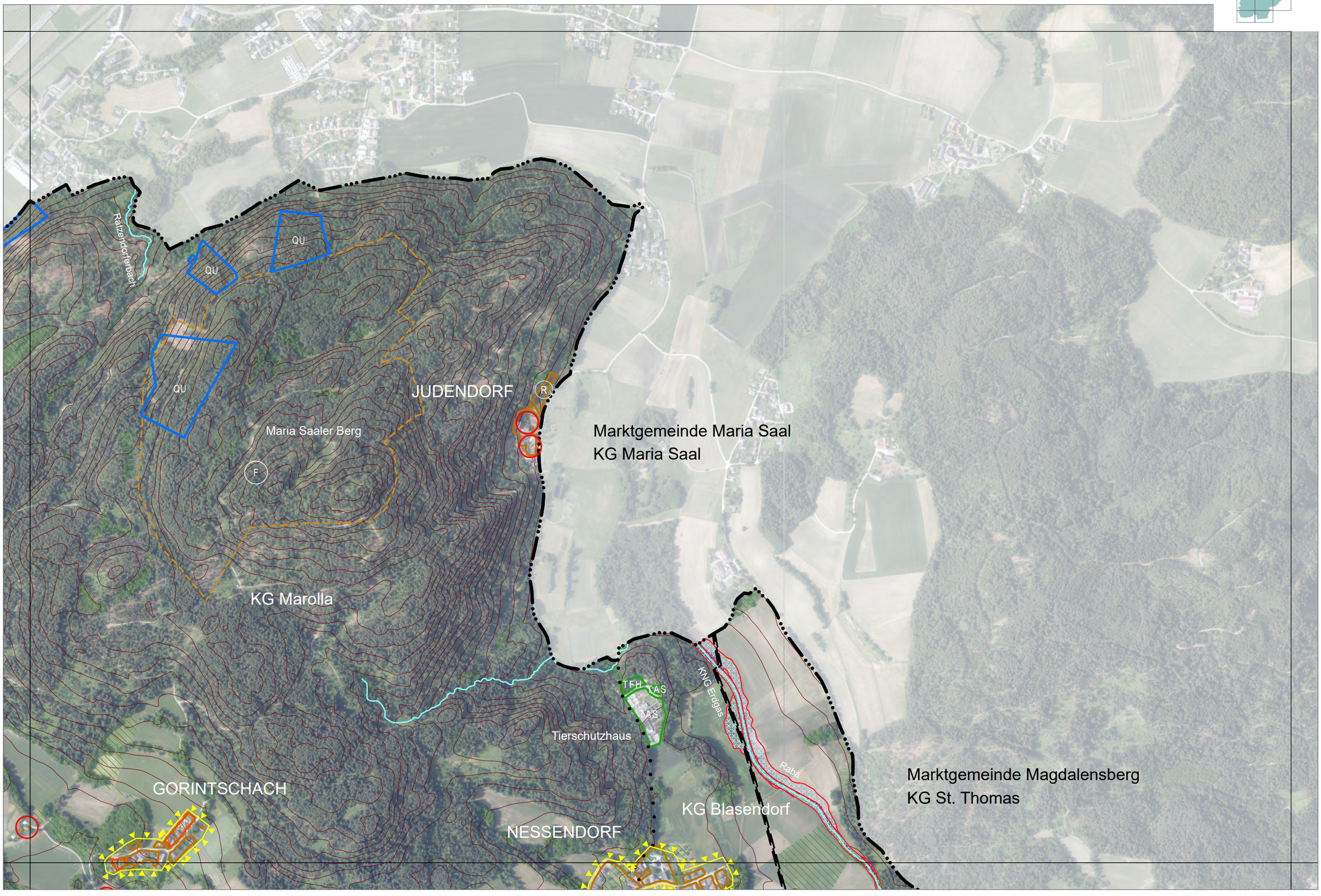
RPK ZT-GmbH
RaumPlanung RaumKultur

Maßstab 1 : 10.000

0 50 100 200 300 400 500 Meter

N

C4



STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2026 ANLAGE 3 – ENTWICKLUNGSPLAN

LANDESHAUPTSTADT KLAGENFURT AM WÖRTHERSEE

RPK ZT-GmbH
RaumPlanung RaumKultur

Maßstab 1 : 10.000

0 50 100 200 300 400 500 Meter

N

D1

Marktgemeinde Moosburg
KG Tuderschitz

Oberbraucher

KG Lendorf

Kasteintschnig

NS
NSG
Hallegger Teiche

Einsiedlerteich

KG Hallegg

Strade

GÖRTSCHACH

Gemeinde Krumpendorf am Wörthersee
KG Gurlitsch II

STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2026 ANLAGE 3 – ENTWICKLUNGSPLAN

LANDESHAUPTSTADT KLAGENFURT AM WÖRTHERSEE

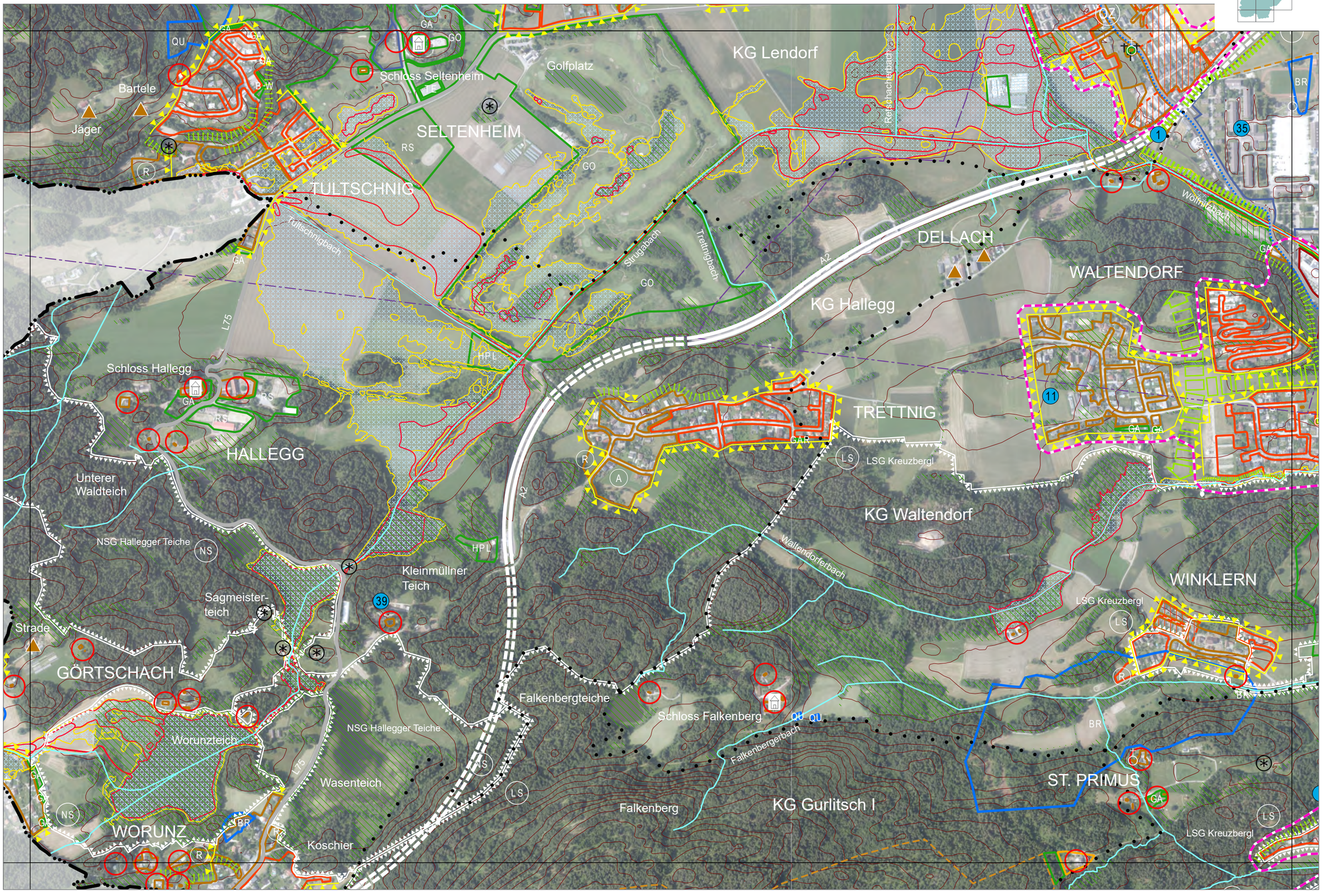
RPK ZT-GmbH
RaumPlanung RaumKultur

Maßstab 1 : 10.000

0 50 100 200 300 400 500 Meter

N

D2



STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2026 ANLAGE 3 – ENTWICKLUNGSPLAN

LANDESHAUPTSTADT KLAGENFURT AM WÖRTHERSEE

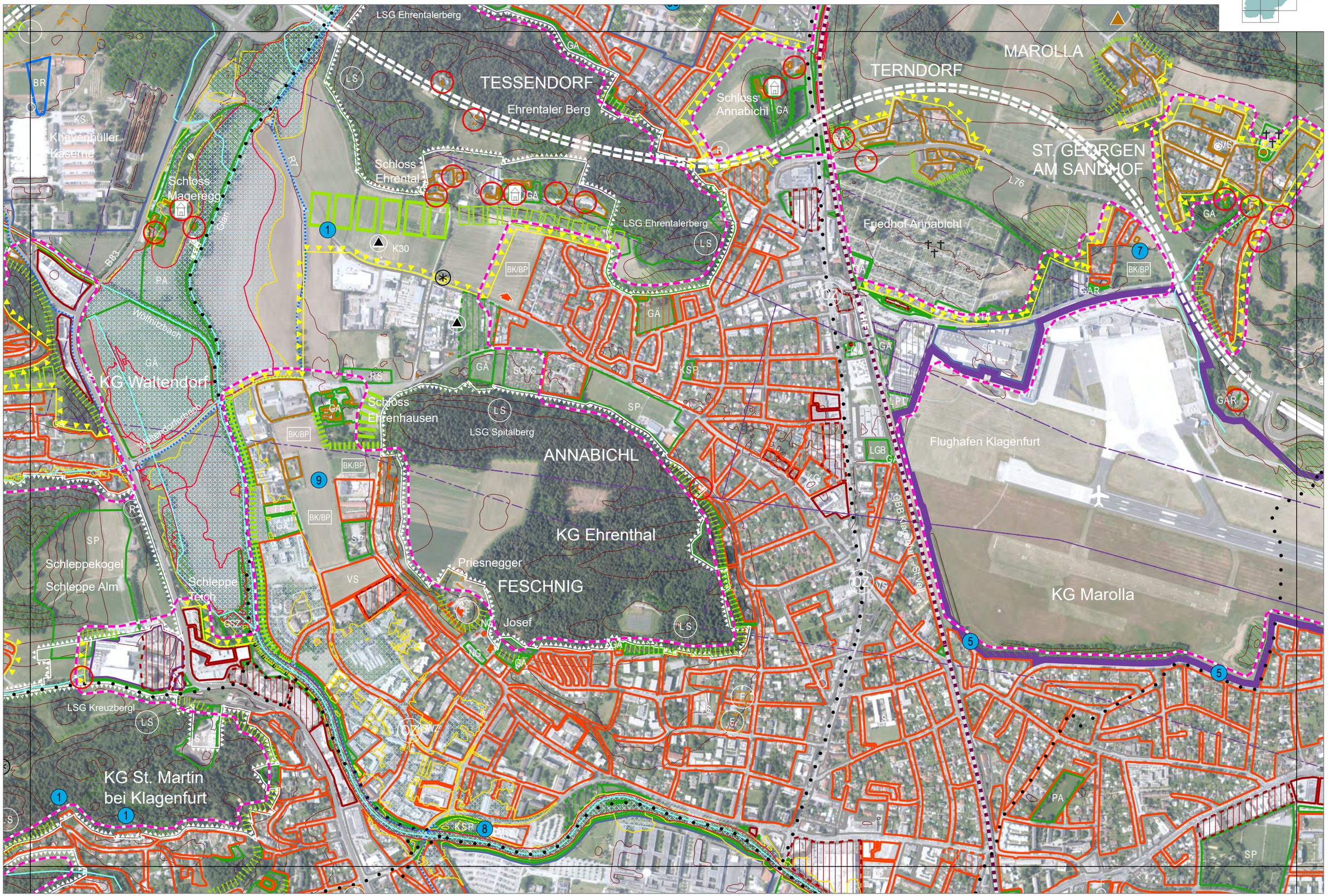
RPK ZT-GmbH Raumplanung Raumkultur

Maßstab 1 : 10.000

0 50 100 200 300 400 500 Meter

N

D3



STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2026 ANLAGE 3 – ENTWICKLUNGSPLAN

LANDESHAUPTSTADT KLAGENFURT AM WÖRTHERSEE

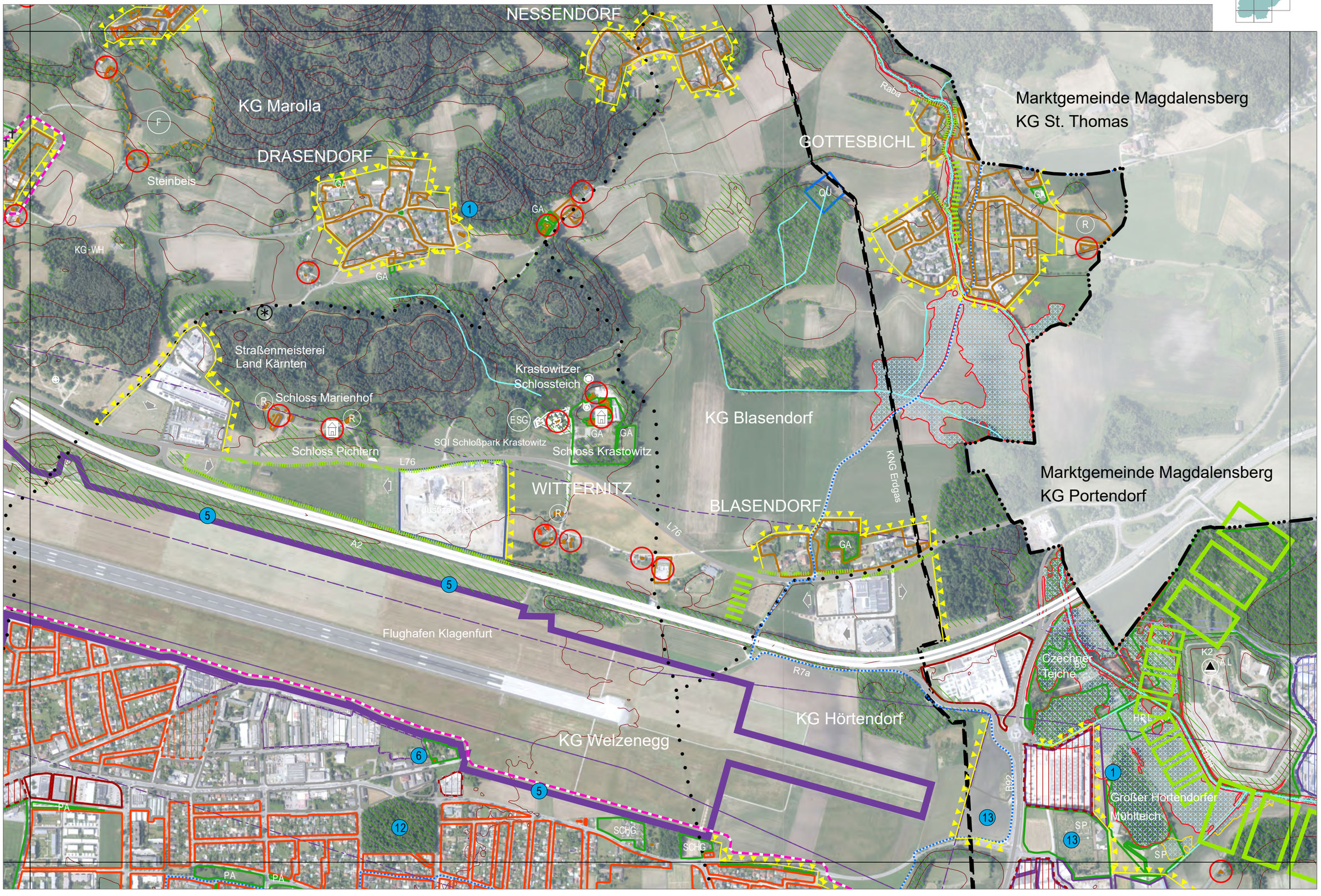
RPK ZT-GmbH Raumplanung Raumkultur

Maßstab 1 : 10.000

0 50 100 200 300 400 500 Meter

N

D4



STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2026 ANLAGE 3 – ENTWICKLUNGSPLAN

LANDESHAUPTSTADT KLAGENFURT AM WÖRTHERSEE

RPK RaumPlanung KnittelKostner ZT-GmbH

Maßstab 1 : 10.000

0 50 100 200 300 400 500 Meter

N

D5

Marktgemeinde Magdalensberg
KG Portendorf

Marktgemeinde Magdalensberg
KG Zinsdorf

KG Hörtendorf

Marktgemeinde Poggersdorf
KG Pubersdorf

FARCHERN

SCI Ziegelteich bei Hörtendorf

St. Margarethen

HÖRTENDORF

Kleiner Hörtendorfer Mühlteich

Raba

A2

SG

ESG

BR

KW

K

A

PA

1

14

STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2026 ANLAGE 3 – ENTWICKLUNGSPLAN

LANDESHAUPTSTADT KLAGENFURT AM WÖRTHERSEE

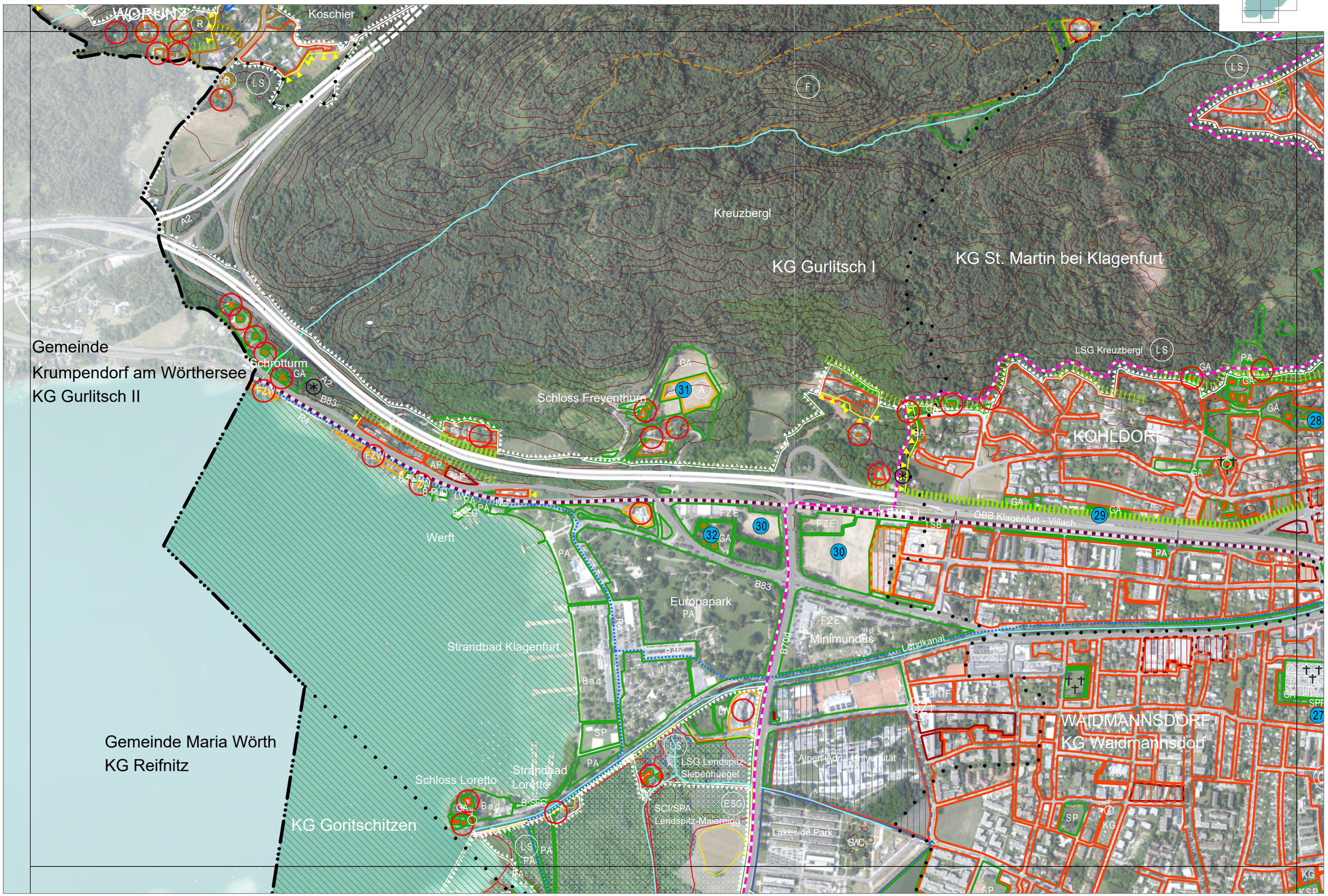
RPK ZT-GmbH Raumplanung Raumkultur

Maßstab 1 : 10.000

0 50 100 200 300 400 500 Meter

N

E2



STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2026 ANLAGE 3 – ENTWICKLUNGSPLAN

LANDESHAUPTSTADT KLAGENFURT AM WÖRTHERSEE

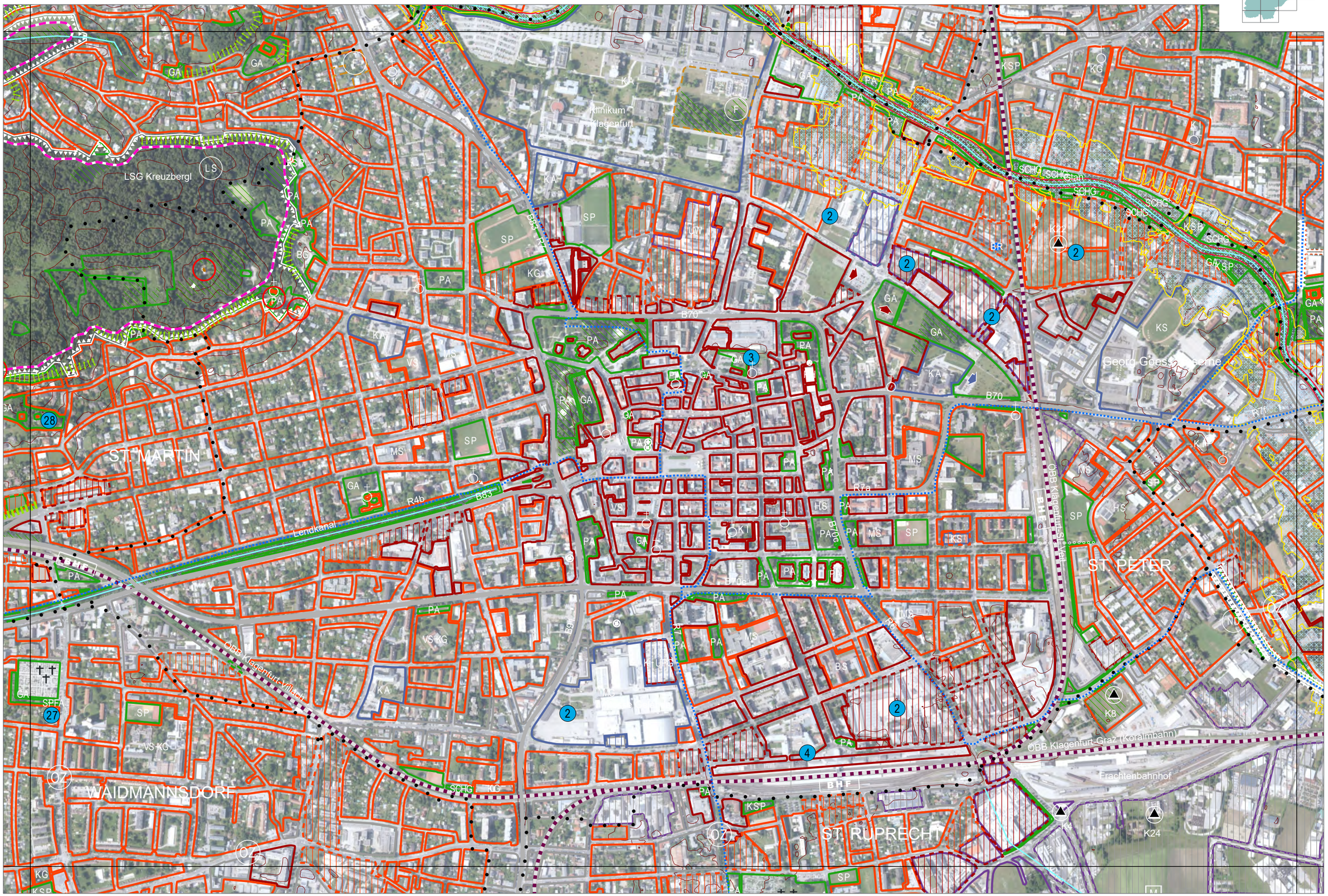
RPK ZT-GmbH Raumplanung Raumkultur

Maßstab 1 : 10.000

0 50 100 200 300 400 500 Meter

N

E3



STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2026 ANLAGE 3 – ENTWICKLUNGSPLAN

LANDESHAUPTSTADT KLAGENFURT AM WÖRTHERSEE

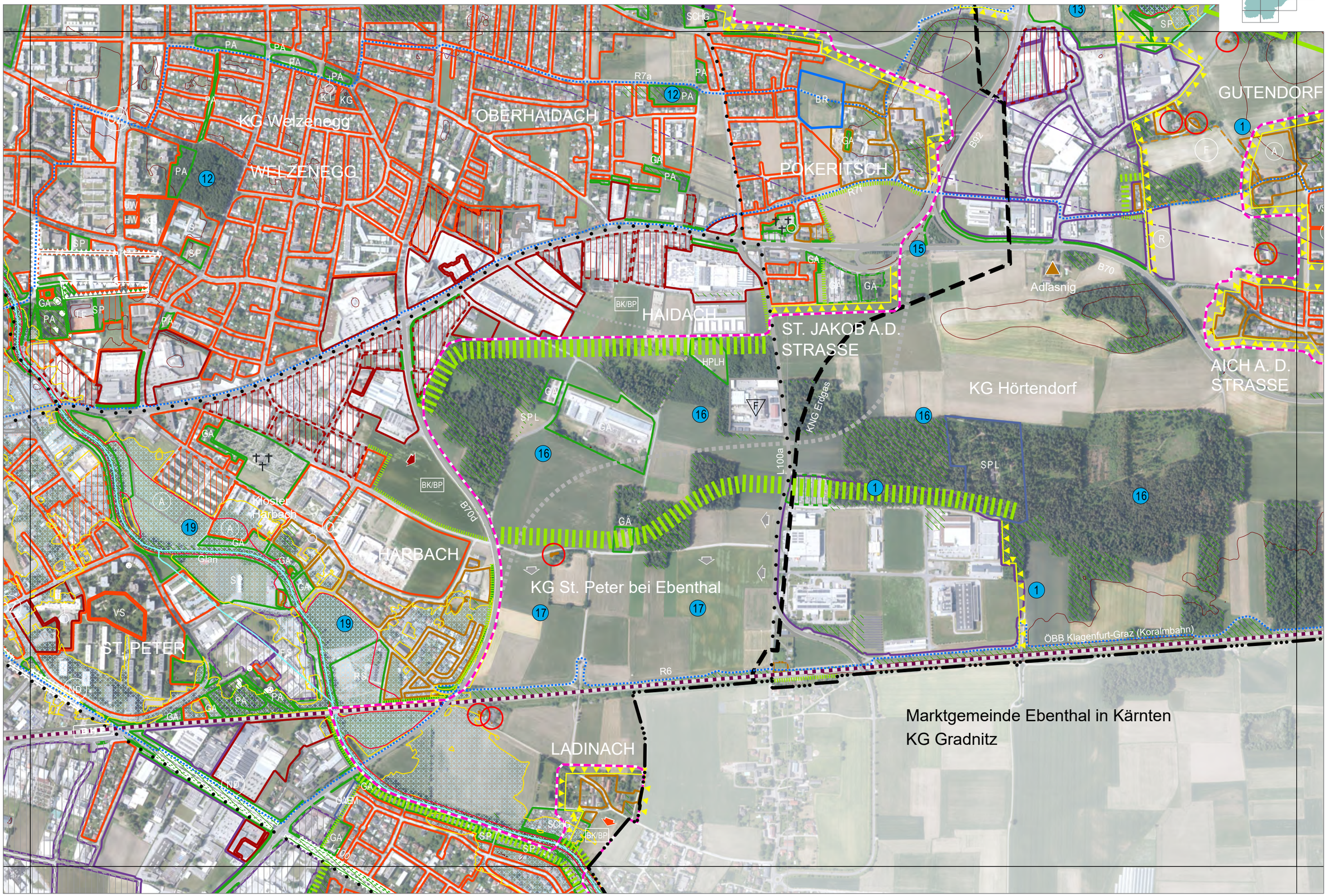
RPK ZT-GmbH Raumplanung Raumkultur

Maßstab 1 : 10.000

0 50 100 200 300 400 500 Meter

N

E4



STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2026 ANLAGE 3 – ENTWICKLUNGSPLAN

LANDESHAUPTSTADT KLAGENFURT AM WÖRTHERSEE

RPK ZT-GmbH Raumplanung Raumkultur

Maßstab 1 : 10.000

0 50 100 200 300 400 500 Meter

N

E5

GUTENDORF

LIMMERSDORF

PA

K

GdK

BK/BP

R74

R86

A

R

VS-KG

CA

NG

B70

KG Hörtendorf

18

GDK

16

ÖBB Klagenfurt-Graz (Koralmbahn)

R6

Marktgemeinde Poggersdorf
KG Pubersdorf

Marktgemeinde Grafenstein
KG Truttendorf

Marktgemeinde Ebenthal in Kärnten
KG Zell bei Ebenthal

Marktgemeinde Ebenthal in Kärnten
KG Gradnitz

STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2026 ANLAGE 3 – ENTWICKLUNGSPLAN

LANDESHAUPTSTADT KLAGENFURT AM WÖRTHERSEE

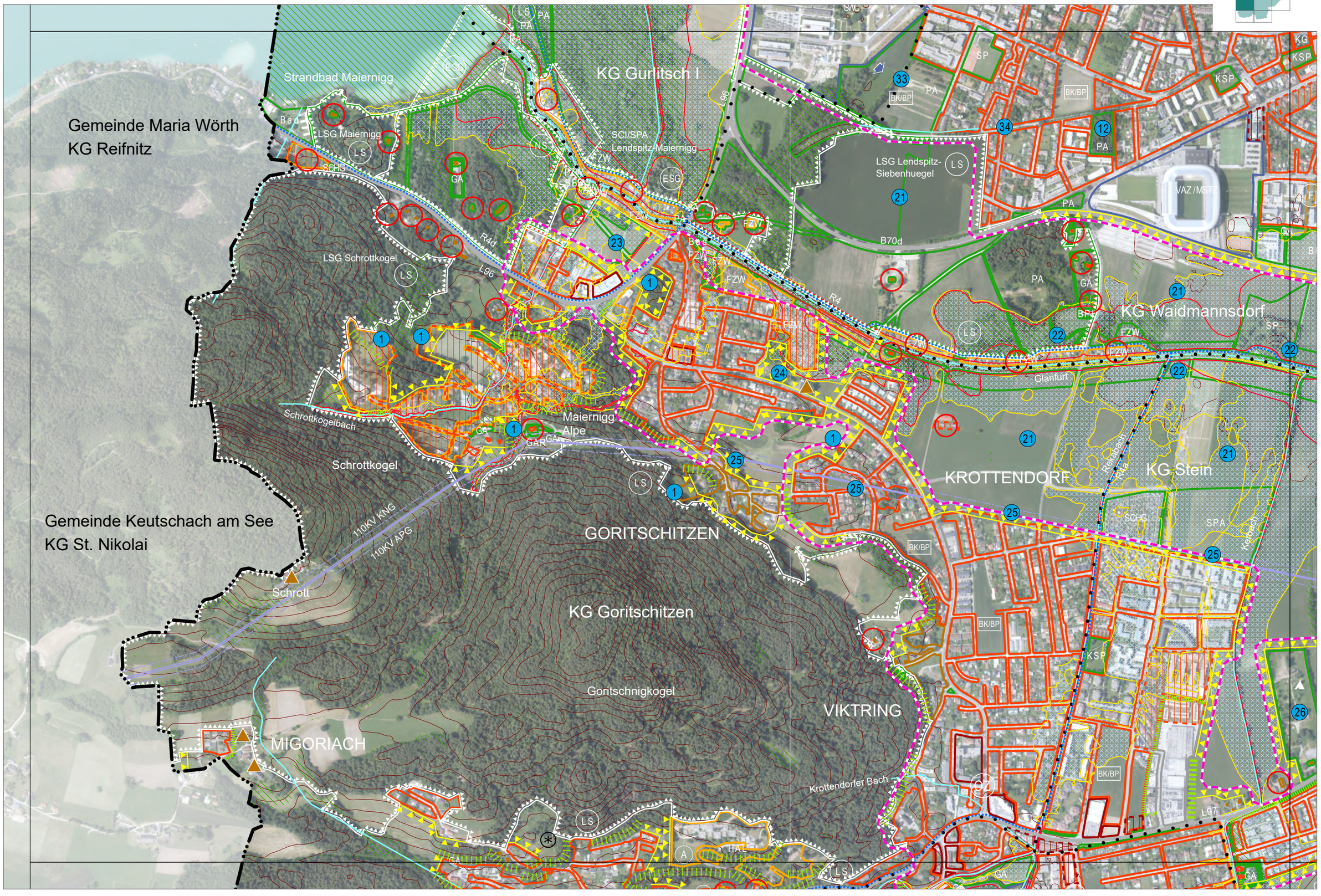
RPK ZT-GmbH Raumplanung Raumkultur

Maßstab 1 : 10.000

0 50 100 200 300 400 500 Meter

N

F2



STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2026 ANLAGE 3 – ENTWICKLUNGSPLAN

LANDESHAUPTSTADT KLAGENFURT AM WÖRTHERSEE

RPK ZT-GmbH Raumplanung Raumkultur

Maßstab 1 : 10.000

0 50 100 200 300 400 500 Meter

N

F3



STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2026 ANLAGE 3 – ENTWICKLUNGSPLAN

LANDESHAUPTSTADT KLAGENFURT AM WÖRTHERSEE

RPK ZT-GmbH Raumplanung Raumkultur

Maßstab 1 : 10.000

0 50 100 200 300 400 500 Meter

N

F4

Marktgemeinde Ebenthal in Kärnten
KG Ebenthal

SIEDLUNG EBENTHAL

KG St. Ruprecht bei Klagenfurt

B70d

BK/BP

ARA

Stadtkläranlage

Feuerbach

Russenkanal

Glanfurt-Maiernberm

Glan

HPL

SCHG

PA

VS-KG

12

20

IND

SPF

TE

TAS

110KV KNG

110KV APG

STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2026 ANLAGE 3 – ENTWICKLUNGSPLAN

LANDESHAUPTSTADT KLAGENFURT AM WÖRTHERSEE

RPK ZT-GmbH Raumplanung Raumkultur

Maßstab 1 : 10.000

0 50 100 200 300 400 500 Meter

N

G2

KG Goritschitzen

WINTSCHACH

R4a

L97

Leisbach

Rekabach

Treimischer Teich

ESB

HAL

A

LS

LSG Treimischer Teich

GA

HW

OZ

SCHZ

SP

KG Stein

Kainbach

SEEBACH

VIKTRING

ND

Grafenlacke Viktring

KG Viktring

Krovath

Gemeinde
Keutschach am See
KG St. Nikolai

25

1

NG

OPFERHOLZ

Gemeinde Köttmannsdorf
KG Rotschitzen

Gemeinde
Köttmannsdorf
KG Rotschitzen

STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2026 ANLAGE 3 – ENTWICKLUNGSPLAN

LANDESHAUPTSTADT KLAGENFURT AM WÖRTHERSEE

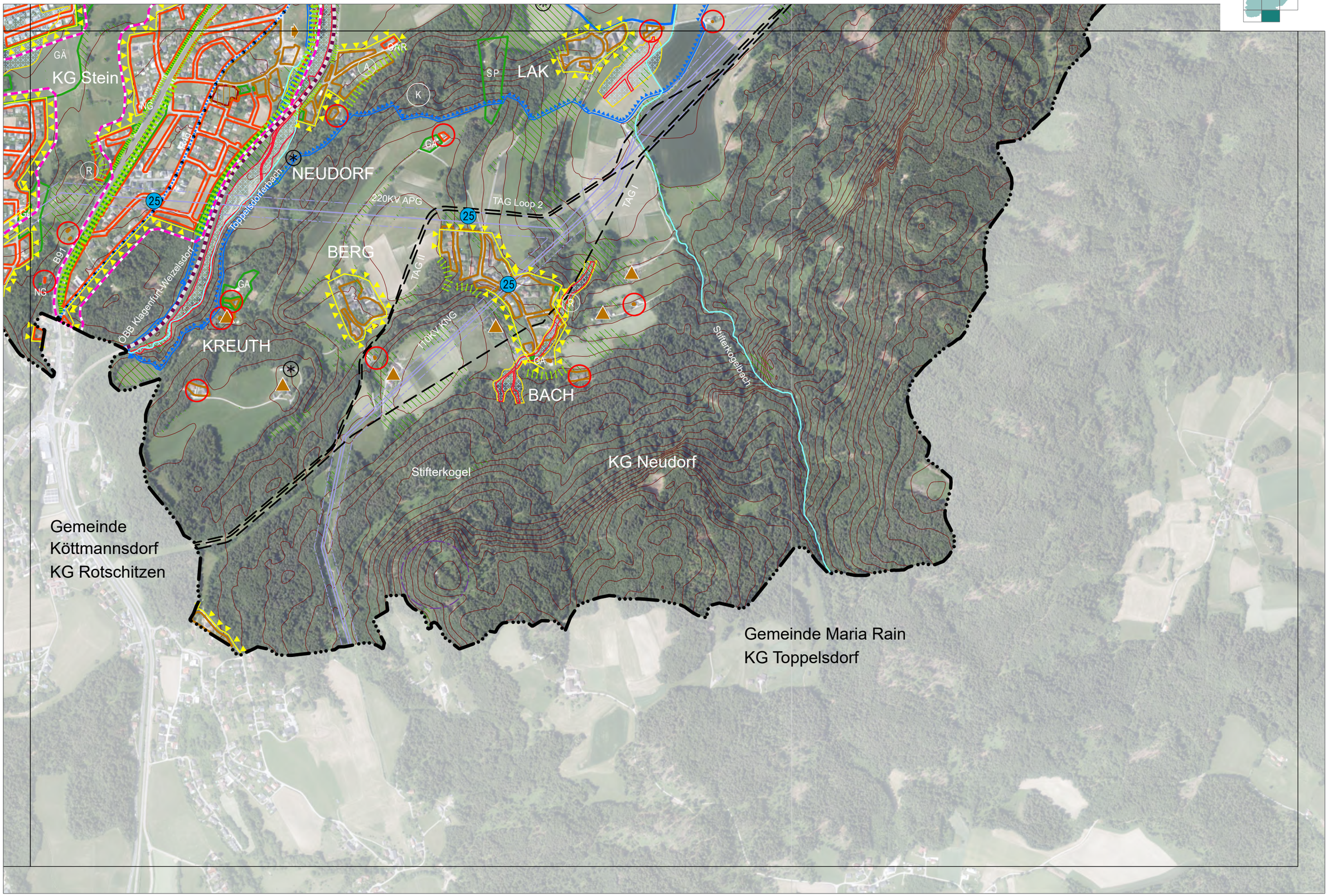
RPK ZT-GmbH
Raumplanung Raumkultur

Maßstab 1 : 10.000

0 50 100 200 300 400 500 Meter

N

G3



Themenkarten
Modul 1
Energieraumordnung und Klimaschutz

Stadtentwicklungs-konzept

Landeshauptstadt Klagenfurt am Wörthersee

Modul 1

Energieraumordnung und Klimaschutz

Verkehrsnetz
ÖV-Versorgung
Bevölkerungsdichte

Mobilität

- Autobahn
- Landesstraße B
- Landesstraße L
- Bahnlinie
- E-Ladestation
- Bahnhof
- Bushaltestelle

Bevölkerungsdichte

im 250 m Raster	*Siedlungsstruktur (Prägung)*
1 - 10	Einzellagen
11 - 25	Streulagen
26 - 50	dörflich
51 - 100	kompakt
101 - 150	urban
>151	dicht urban

N

Maßstab 1 : 35.000

0 250 500 1.000 1.500 m

RPK ZT-GmbH
RaumPlanung RaumKultur

Stadtentwicklungs-konzept

Landeshauptstadt Klagenfurt am Wörthersee

Modul 1

Energieraumordnung und Klimaschutz

Energienetz
Solarpotenzial

Energieinfrastruktur

- 20 kV-Freileitung KNG
- 110 kV-Hochspannungsfreileitung KNG
- 110 kV-Hochspannungsfreileitung APG
- 220 kV-Hochspannungsfreileitung APG

Solarpotenzial Gebäudeoberflächen/Dachflächen

- <900 kWh/m²/Jahr
- 900 - 1.100 kWh/m²/Jahr
- 1.100-1.300 kWh/m²/Jahr
- 1.300-1.500 kWh/m²/Jahr
- >1.500 kWh/m²/Jahr

N

Maßstab 1 : 35.000

0 250 500 1.000 1.500 m

RPK ZT-GmbH
RaumPlanung RaumKultur

Stadtentwicklungs-konzept

Landeshauptstadt Klagenfurt am Wörthersee

Modul 1

Energieraumordnung und Klimaschutz

Heizsysteme
lt. AGWR
Stand: 16.05.2024

Achtung! Die AGWR-Daten sind teilweise unvollständig

Gebäude-Heizsysteme

überwiegende Anzahl an Heizsystemen in Haushalten im 250 m Raster

- fossil (über 60 %)
- gemischt (zwischen 40 und 60 %)
- erneuerbar (über 60 %)

N

Maßstab 1 : 35.000

0 250 500 1.000 1.500 m

RPK ZT-GmbH
RaumPlanung RaumKultur

Gemeinde Glanegg
Marktgemeinde Liebenfels
Stadtgemeinde Sankt Veit an der Glan
Marktgemeinde Maria Saal
Marktgemeinde Moosburg
Marktgemeinde Magdalensberg
Gemeinde Krumpendorf am Wörthersee
Gemeinde Maria Wörth
Gemeinde Keutschach am See
Marktgemeinde Köttmannsdorf
Marktgemeinde Ebenthal in Kärnten
Gemeinde Maria Rain

Wölfnitz
Annabichl
Welzenegg
Hörtendorf
St. Martin
Innere Stadt
St. Peter
Waidmannsdorf
St. Ruprecht
Ö.
Viktring

Stadtentwicklungs-konzept

Landeshauptstadt Klagenfurt am Wörthersee

Modul 1

Energieraumordnung und Klimaschutz

Rasteranalyse
Negativkarte

Negativkarte (Einschränkungen)

Einschränkungen durch Gefahrenzonen, Oberflächenabfluss, naturschutzrechtliche Vorgaben, Schutzwald und ökologisch besonders sensible Flächen, bezogen auf den Dauersiedlungsraum

- Kategorie A keine Einschränkung
- Kategorie A geringe Einschränkung
- Kategorie B mäßige Einschränkung
- Kategorie C hohe Einschränkung
- Kategorie D sehr hohe Einschränkung
- Kategorie E ausschließende Einschr.

N

Maßstab 1 : 35.000

0 250 500 1.000 1.500 m

RPK ZT-GmbH
RaumPlanung RaumKultur

Gemeinde Glanegg
Marktgemeinde Liebenfels
Stadtgemeinde Sankt Veit an der Glan
Marktgemeinde Maria Saal
Marktgemeinde Moosburg
Wölfnitz
Marktgemeinde Magdalensberg
Annabichl
Welzenegg
Hörtendorf
Gemeinde Krumpendorf am Wörthersee
St. Martin
Innere Stadt
St. Peter
Waidmannsdorf
St. Ruprecht
Gemeinde Maria Wörth
Marktgemeinde Ebenthal in Kärnten
Viktring
Gemeinde Keutschach am See
Gemeinde Maria Rain
Marktgemeinde Köttmannsdorf

Gemeinde Glanegg

Marktgemeinde Liebenfels

Stadtgemeinde Sankt Veit an der Glan

Marktgemeinde Maria Saal

Marktgemeinde Moosburg

Wölfnitz

Marktgemeinde Magdalensberg

Annabichl

Welzenegg

Hörtendorf

Gemeinde Krumpendorf am Wörthersee

St. Martin

Innere Stadt

St. Peter

Waidmannsdorf

St. Ruprecht

Gemeinde Maria Wörth

Marktgemeinde Ebenthal in Kärnten

Viktring

Gemeinde Keutschach am See

Gemeinde Maria Rain

Marktgemeinde Köttmannsdorf

Stadtentwicklungs-konzept

Landeshauptstadt Klagenfurt am Wörthersee

Modul 1

Energieraumordnung und Klimaschutz

Rasteranalyse

Positivkarte

Positivkarte (Ausstattung)

Ausstattung mit Bildungs- und Kinderbetreuungseinrichtungen, Nahversorgung (Lebensmittelvollsortimenter), ÖV-Haltestellen (ÖROK Güteklassen), Nah- und Fernwärme, bezogen auf den Dauersiedlungsraum

- Kategorie A sehr gute Ausstattung
- Kategorie B gute Ausstattung
- Kategorie C mäßige Ausstattung
- Kategorie D geringe Ausstattung
- Kategorie E sehr geringe Ausstattung
- Kategorie E keine Ausstattung

N

Maßstab 1 : 35.000

0 250 500 1.000 1.500 m

RPK ZT-GmbH

RaumPlanung RaumKultur

Stadtentwicklungs-konzept

Landeshauptstadt Klagenfurt am Wörthersee

Modul 1

Energieraumordnung und Klimaschutz

Rasteranalyse

Energierichtwertkarte

Energierichtwertkarte

Zielerreichungsgrad (Nutzwerte) für energie- und klimarelevante Aspekte der Siedlungsentwicklung, bezogen auf den Dauersiedlungsraum

- Kategorie A sehr hoher Nutzen
- Kategorie B hoher Nutzen
- Kategorie C mittlerer Nutzen
- Kategorie D geringer Nutzen
- Kategorie E sehr geringer Nutzen

Maßstab 1 : 35.000

0 250 500 1.000 1.500 m

RPK ZT-GmbH
RaumPlanung RaumKultur

Unterzeichner: Landeshauptstadt Klagenfurt am Wörthersee

Dieses Dokument wurde amtssigniert.

Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur: www.klagenfurt.at/amtssignatur

Der Ausdruck dieses Dokuments kann durch schriftliche, persönliche oder telefonische Rückfrage bei der erledigenden Stelle auf seine Echtheit geprüft werden. Die erledigende Stelle ist wie im Dokument angeführt während der Amtsstunden erreichbar.